ARCTIC INSTITUTE OF NORTH AMERICA
1945
LIBRARY
MONTREAL OFFICE

ARCTIC INSTITUTE
LIBRARY
MAY 2 1 2010
OF NORTH AMERICA

MAX GROTEWAHL

Zwischen Pinguinen und Raupenschleppern

Forscherfahrten zum sechsten Erdteil

The Arctic Institute
of
North America

ROBERT BARDTENSCHLAGER VERLAG
REUTLINGEN

Umschlag- und Textzeichnungen Peter Wywiorski

Sämtliche Rechte vorbehalten © Max Grotewahl 4529 4 58

Gesamtherstellung: Robert Bardtenschlager Reutlingen

INHALT

Wir gratulieren, Dr. Fuchs 7
Das geheimnisvolle Südland 10
Eine Prophezeiung und ihre Folgen 14
Wostok und Mirny 17
Die Entdeckung der Weddelsee 19
Erebus und Terror, Vulkane im ewigen Eis 24
Berühmte Forscher – noch unbekannt 36
Universitas Antarctica 40
Gott lenkt 44
Erster Angriff auf den Südpol 52
Zum Südpol: Noch 21 Meilen 59
Ein Funkspruch, der die Welt bewegt 68
Wettlauf zum Südpol 78
Antarktika – ein Zwillingskontinent? 89
Ausdauer 97
Fliegerstadt am Südpol · Byrds Jugend und Ausbildung 103
Im Flugzeug am Südpol 106
Allein 113
Der glückliche Ellsworth und sein Polarstern 118
Katapultflug ins Ungewisse 125
Zwischen Pinguinen und Raupenschleppern 129
An der Wende eines neuen Zeitalters · Das Internationale Geophysikalische Jahr IGJ 1957/58 141
Ein Traum wurde Wirklichkeit 144
Worum es eigentlich geht 148
Antarktika – Das Wirtschaftsland der Zukunft · Die politischen Fragen 151
Luftverkehr · Besiedlung 155
Der Sieg 157
Zeittafel 159
Literaturverzeichnis 164
Worterläuterungen 173

3546

„Wir gratulieren, Dr. Fuchs!"

„Ihre Majestät Königin Elisabeth II. an Dr. Vivian Fuchs, Shackleton Base, Antarctica:

As you start on your journey across Antarctica, my husband und I wish every success to you and your companions."

„Zu Ihrem Start quer durch die Antarktis wünschen mein Gemahl und ich Ihnen und Ihren Gefährten jeden nur erdenklichen Erfolg."

Das war der Wortlaut des Funkspruchs aus dem Londoner Buckingham Palast.

Sinnend hielt Dr. Fuchs den schmalen Papierstreifen mit der Botschaft seiner Königin in Händen. Ein glückverheißender Anfang, dachte er und wußte, daß von diesem Augenblick an die Gedanken ganz Englands ihn begleiten würden.

Am 24. November 1957, dem Tag zuvor, war Fuchs um 21 Uhr 45 mit acht Begleitern zur Durchquerung der Antarktis, des Südpolargebiets, aufgebrochen. Von seinem Stützpunkt an der Weddell-See aus, dem Randmeer und südlichsten Teil des Atlantischen Ozeans, die als riesige Bucht von 8 Millionen Quadratkilometer Fläche tief in den Südpolarkontinent eingreift, lag ein Weg von über 3000 Kilometern vor ihm und seinen acht Kameraden, quer durch den eisigen, weithin unbekannten Kontinent.

Sechs Raupenschlepper, darunter zwei Weasel*) und drei Schneekatzen, schleppten das 20 Tonnen schwere Gepäck.

Wenn erst einmal die Eiskappe, das Inlandeis, erreicht wäre, dann würde die weitere Fahrt auf glattem Firnschnee verlaufen. Bis dahin aber mußten sie sich durch das vor zwei Jahren neuentdeckte Pensacola-Gebirge mit seinen Schneewehen und tückischen Gletscherspalten mühsam durchkämpfen. Und das waren immerhin vierhundert Kilometer.

Von der anderen Seite des Kontinents, der Rossbarre, war eine Auffangexpedition unter dem Kommando des Mount-Everest-Bezwingers, des Neu-

* Worterläuterungen auf Seite 173

seeländers Sir Edmund Hillary, unterwegs. Diese hatte die Aufgabe, die geeignetste Route für den Abstieg vom Inlandeis zum Ross-Meer auszukundschaften und in gewissen Abständen Depots mit Brennstoff, Ersatzteilen, Proviant und Ausrüstung anzulegen. Auf halbem Wege, etwa querab vom Bearotmere-Gletscher, wollten beide Gruppen sich treffen.

Schon am 3. Januar 1958 erreichte Sir Hillary den Südpol und trommelte die Wissenschaftler der dortigen amerikanischen Forschungsstation Scott-Amundsen-Base aus tiefstem Schlaf.

Nachdem er sich hier ein paar Tage von den Strapazen erholt hatte, flog er mit einer Maschine der amerikanischen Marine zum Ross-Meer zurück, um von dort aus die Heimreise anzutreten. Auf dem Funkweg gab Sir Hillary Dr. Fuchs den Rat, seine Expedition nach Ankunft am Südpol abzubrechen und die Durchquerung der Antarktis erst im nächsten Frühjahr zu vollenden.

Doch Fuchs sah keinen Grund, seinen Plan zu ändern, wenn er auch bisher infolge ungünstiger Wetter- und Eisverhältnisse langsamer als vorgesehen vorwärts gekommen war. So bewog er Hillary zurückzukehren und das aufgestellte Programm innezuhalten. Das denkwürdige Telegramm schloß mit den Worten: „Ein Abbruch der Expedition kommt gar nicht in Frage. Wir werden uns schon durchschlagen."

Am 20. Januar 1958 traf bei strahlendem Sonnenschein die Gruppe Dr. Fuchs am Südpol ein.

Stürmisch wurden die bärtigen Männer von den Amerikanern begrüßt. Auch Sir Edmund Hillary war zur Stelle. Leider befand sich der verdiente Polarforscher Dr. Paul Siple, der dort überwintert hatte, nicht mehr auf Station. Am 2. Dezember 1957 war er abgelöst worden und nach den Staaten zurückgeflogen.

Nur vier Tage verschnauften Männer und Motoren. Dann ging es wieder Kurs Nord in Richtung Rossbarriere. Diesen zweiten Teil legten das englische und neuseeländische Polarteam gemeinsam zurück. Da Sir Edmund den von ihm erkundeten Weg bereits kannte, kam man gut voran und fand mühelos die Reservelager. Auch der Abstieg vom Inlandeis über den Felton-Gletscher vollzog sich ohne Zwischenfälle.

Am 2. März 1958, einem herrlichen Sonntagmorgen, rollte um 2 Uhr 47 die erste Schneekatze mit Dr. Fuchs in die englische Basis am Roßmeer, Sir Hillarys Ausgangspunkt, ein.

Fast im Schatten des Kreuzes, das an Kapitän Robert Falcon Scott und seine Getreuen erinnert, die 1912 nach Rückkehr vom Südpol in der Antarktis den Tod gefunden hatten, wurde Dr. Fuchs und seinen wissenschaftlichen Mitarbeitern ein triumphaler Empfang bereitet. Bunte Leuchtkugeln stiegen zum Himmel, eine improvisierte Musikkapelle spielte die englische Nationalhymne.

In einer Rundfunkansprache erklärte der bescheidene Forscher, er sei mit den Ergebnissen seiner Expedition zufrieden. Man habe zwei bisher unbekannte Bergketten im Gebiet des Weddell-Meeres erforscht und auf dem ganzen Marsch Messungen vorgenommen. Dabei habe sich ergeben, daß das Land unter der Eisdecke noch über dem Meeresspiegel-Niveau liege.

In 98 Tagen hatte Dr. Fuchs den sechsten Kontinent von Ozean zu Ozean durchquert und dabei rund 3400 Kilometer zurückgelegt.

Diese außerordentliche Leistung kleidete der bescheidene Mann in die fünf schlichten Worte an seine Königin:

„Unsere wissenschaftliche Arbeit ist beendet."

Das geheimnisvolle Südland

Antarktika, das geheimnisvolle Land im tiefen Süden, das zu erobern von Anbeginn der Welt der Traum der Menschen war und das Ptolemäus schon 150 Jahre vor Christi Geburt auf seine Karte zeichnete, hat nichts mit dem paradiesischen Südland zu tun, das man vermutet hatte. Es gibt keine Palmen, keine farbenprächtigen, duftenden Blüten, keine Vögel mit schillerndem Gefieder, noch sonstige Tiere, die wir kennen.

Dieser menschenfeindlichste und unwirtlichste Kontinent der Erde, ein Land anderthalbmal so groß wie Europa, ist ganz unter Schnee und ewigem Eis begraben. Er hat die Form eines Schildkrötenrückens und fällt nach den Seiten hin langsam ab. Aus der jahrtausendealten, hunderte von Metern dicken Eisschicht, die ihn bedeckt, ragen vereinzelte Gebirgszüge ähnlich wie unsere Alpen, nur höher und ausgedehnter. In Richtung auf den Atlantik und gegenüber von Neu-Seeland schneiden zwei riesige Meeresbuchten tief ins Land, die Weddell-See und das Rossmeer. Diese beiden Gewässer sind aber nicht befahrbar, da gewaltige Schelfeismassen kein Schiff passieren lassen.

Rings um Antarktika, den sechsten Erdteil, zieht sich das Südliche Eismeer. Mit seinen übereinandergetürmten Packeisschollen, deren einzelne oft drei Meter mißt, versucht es die Menschen fernzuhalten.

Die ungeheure Inlandeisschicht, die den Festlandssockel bedeckt, fließt jährlich 500 bis 1000 Meter von den Rändern herunter bis ins Meer. Dort schwimmt es auf, und es bilden sich die sogenannten Schelfeiszungen. Die Gezeiten – Ebbe und Flut, ganz gefährlich sind die Springfluten – bewegen nun die Eiszungen ständig auf und ab. So kommt es, daß riesige Stücke abbrechen und als Eisberge ihren Weg nach Norden nehmen. Während die Arktis durch Kalben der Gletscher Eisberge in den bizarrsten Formen, wildgezackt und wie durchsichtige Zuckerhüte, hervorbringt, sind die antarktischen flach wie eine Tafel, aber durchschnittlich 40 Meter hoch und viele Kilometer lang.

In einer Welt mit so ungeheuren Ausmaßen, die so einsam und verlassen ist, in der es keinerlei Vegetation und keine Urbevölkerung – wie im Norden die Eskimos – gibt, kommt der Mensch, den eine Expedition dorthin führt,

sich unendlich klein und verloren vor. Es ist grausig kalt. Oft fällt das Thermometer bis auf 60°, ja auf 80°, und gewaltige Stürme heulen von den Gebirgen herunter. Sie erreichen häufig Orkanstärke bis zu 180 km in der Stunde und mehr. Wild wird der Schnee über die eisige Prairie gefegt, und mancher Forscher hat in einem solchen Blizzard sein Leben lassen müssen. Bricht aber endlich die Sonne wieder durch, dann strahlt sie mit unvergleichlicher Schönheit vom Himmel und verwandelt den eben noch so körnigen und harschigen Schnee in abertausende von glitzernden und flimmernden Eiskristallen. Bei diesigem Wetter scheint das Land in ein Nichts zu versinken. Alles verschwimmt in einem undefinierbaren Grau, und die Schneefläche geht in den gleichfarbigen Himmel über. Kein Horizont zeichnet sich ab, an dem das Auge einen Halt findet. Man glaubt in der Luft zu schweben, und es kommt vor, daß man stehend sein Gleichgewicht verliert.

Aber so niederdrückend und verwirrend Nebeltage in der Antarktis auch sein mögen, sind sie noch nichts im Vergleich zu der mehrere Monate langen Polarnacht. In dieser Zeit kommt die Sonne nie über den Horizont hervor, und man muß auch bei Tag Licht brennen. Windstille und wolkenlose Stunden gehören dann zur Seltenheit, und die Menschen, die gezwungen sind, einen Winter dort zuzubringen, empfinden es jedesmal wie ein neues Wunder, wenn die unzähligen Sterne am samtschwarzen Polarhimmel an zu funkeln fangen und ihnen neuen Mut geben. In solchen Nächten geschieht es zuweilen, daß ganz plötzlich ein Südlicht aufflammt. Wie ein duftiger, schwereloser Schleier hängt ein Band in märchenhaften Farben am Himmel. Es steht nicht still, sondern flattert wie ein Vorhang im Wind. Der gewaltigste Eindruck

aber ist, daß dieses unvergeßliche Naturschauspiel in völliger Lautlosigkeit vor sich geht. Still und andächtig steht der Mensch in diesen Augenblicken der Größe der Natur gegenüber und fühlt sich doch als kleines Teilchen zugehörig zu der unendlichen Schöpfung. Wer nur ein einziges Mal Augenblicke von so unwahrscheinlicher Schönheit und irdischer Entrücktheit erlebt hat, der kann diesen Eindruck nie mehr vergessen, und er bleibt ihm sein Leben lang anhaften.

Im Polarsommer, wenn die Sonne monatelang am Himmel bleibt und auch des Nachts nicht untergeht, gibt es wieder andere Erlebnisse. Ähnlich wie in der Wüste kann man auch hier von einer Fata Morgana genarrt werden, oder aber Luftspiegelungen verändern auf einmal völlig die gewohnte Umgebung. Packeis, Eisberge und ferne Gebirgszüge heben sich plötzlich empor und scheinen in der Luft zu schweben. Die Ursache ist eine wärmere Luftschicht, die über dem Boden liegt und die Lichtstrahlen bricht.

Es scheint, als wenn selbst die Tierwelt dieses drohende Land meidet; denn die wenigen Lebewesen, die es hier überhaupt gibt, halten sich nur an den Küsten auf. So finden wir Robben, Seelöwen, See-Elefanten und See-Leoparden, vor allem aber Pinguine. Auch diese scheuen sich offenbar, den unheimlichen Kontinent näher in Augenschein zu nehmen, und ziehen nur ein kleines Stückchen landeinwärts. Ihre Nahrung besteht aus Fischen, so daß sie aus diesem Grunde sich nicht allzuweit vom Meer entfernen können. Aber es sind anspruchslose Tiere, die zum Nestbau nur Kieselsteine benötigen. Wir finden die kleinen, possierlichen Adélie-Pinguine auf Adélie-Land, die kaum größeren Artgenossen — die Weddell-Pinguine in der Nähe der Weddellsee und die Kaiserpinguine, die größten und prächtigsten, die etwa 1,20 Meter messen, an den übrigen Küsten verstreut. Ihre betuliche Art und Zutraulichkeit nimmt dem Menschen etwas das Gefühl der Einsamkeit, und hat man einmal ein Tier an sich gewöhnt, so folgt es einem wie ein Hündchen überall hin. Auch heute hat der weiße Kontinent noch nichts von seiner Majestät und Unnahbarkeit eingebüßt. Wenn auch im Laufe der Jahrhunderte die Menschen versucht haben, ihm seine Geheimnisse zu entreißen, bleibt er doch immer noch der rätselhafteste Kontinent der Erde.

Erst verhältnismäßig spät ist der Mensch an die Erforschung der Antarktis herangegangen. Das Nordpolargebiet ist schneller erschlossen worden. Die weißen Menschen, zunächst Europäer, die allein ja Polarforschung betrieben haben, wohnen auf dem nördlichen Teil der Nordhalbkugel der Erde. Das Südpolargebiet ist erheblich schwieriger zugänglich; es liegt nicht nur weiter, sondern ist auch durch das Eis des Südlichen Eismeeres blockiert. Das

bedingt eine längere Anreise und eine längere Expeditionsdauer, größere und stärkere Schiffe und somit gewaltig größere Expeditionskosten.

An den Menschen, der in der Antarktis leben will, werden härteste Anforderungen gestellt. Allein die seelischen Belastungen sind schwer zu ertragen. Die ungeheure Einsamkeit, monatelange Helligkeit und danach tiefstes Dunkel drücken auf das Gemüt und machen auch aus dem Ruhigsten und Ausgeglichensten einen anderen Menschen. Abgeschnitten von der Welt, ohne jede Verbindung mit der Familie und Freunden, nur angewiesen auf die wenigen Kameraden, die die Einsamkeit teilen; der Gesprächsstoff ist bald erschöpft, Bücher, die man mitgeführt hat, sind ausgelesen.

So sieht sich jeder Expeditionsleiter seine Leute, die er mitnimmt, sorgfältig an und prüft sie auf Herz und Nieren; denn es bedarf mehr als nur starker Nerven, eine Zeitlang in diesem Land durchzuhalten, ohne verrückt zu werden oder die anderen verrückt zu machen. Neben Gesundheit, sportlichen und wissenschaftlichen Fähigkeiten müssen alle, die einen solchen Schritt wagen, charakterlich untadelig sein. Und selbst das ist nicht immer eine Garantie; denn niemand kann darauf trainieren oder sich vorbereiten, weil es kein Land auf der Welt gibt, wo ähnliche Bedingungen herrschen; selbst die Arktis hat andere Verhältnisse.

Aber das Unbekannte lockte den Menschen seit eh und je, und so war es im Grunde nur eine Frage der Zeit, daß er sich in der Erforschung der Erde auch nach dem ewigen Eis der Antarktis hinüberwagen würde.

Eine Prophezeiung und ihre Folgen

Als James Cook, der größte Entdecker der damaligen Zeit, im Jahre 1775 von seiner berühmten dreijährigen Forschungsreise, die ihn mit den zwei kleinen Segelschiffen „Resolution" und „Adventure" rund um die Antarktis geführt hatte, zurückkam, tat er den später so bedeutsam gewordenen Ausspruch:

„Die Gefahr eines weiteren Vordringens an dieser Küste ist so groß, daß ich dreist behaupte, kein Mensch wird sich jemals weiter vorwagen als ich, und die Länder um den Südpol werden für immer unentdeckt und unerforscht bleiben. Auch den Handel kann nichts verlocken, sich bis zu diesen Breiten vorzuwagen. Der blaugraue Schiefer von Süd-Georgien enthält keinerlei Metalle, und See-Elefanten und Seelöwen, deren Tran einen Handelsartikel bildet, findet man an Südamerikas Küsten viel häufiger. Wale braucht man im Südpolargebiet nicht zu suchen, und kein menschliches Wesen kann im Winter dort existieren!"

Wie schnell und wie drastisch hat die Geschichte diese Prophezeiung widerlegt.

Sofort nach Bekanntwerden des Cookschen Berichtes wurden in England und Amerika Schiffe ausgerüstet, um See-Elefanten und Pelzrobben zu jagen, und die rücksichtslose Ausbeutung nahm derartige Formen an, daß schon fünfzig Jahre später die Pelztiere praktisch ausgerottet waren.

„Wale braucht man im Südpolargebiet nicht zu suchen!" hatte Cook gemeint. Er ahnte nicht, daß die Antarktis über die wertvollsten und ertragreichsten Walfanggründe der Welt verfügt. Gerade Süd-Georgien, die einsam zwischen Südamerika und Südafrika im Ozean liegende Insel, die James Cook für die englische Krone in Besitz nahm, ist die Wiege des südpolaren Walfangs geworden. –

Natürlich hatten sich vor Cooks großer Fahrt schon mehrfach Robbenschläger und Pelzjäger in der Antarktis aufgehalten, wahrscheinlich waren sie an einigen Stellen noch weiter südlich als er vorgedrungen, aber zuverlässige

Berichte liegen hier nicht vor. Ihre Ortsbestimmungen waren derart ungenau, daß man sie zur Kartenzeichnung nicht verwerten konnte. Vor allem aber hatten sie sich auch bemüht, ihre Entdeckungen geheim zu halten, um etwaige Konkurrenten von vornherein auszuschalten.

Denn der Sinn ihrer Reisen lag ja ausschließlich im Gelderwerb.

Es kann sein, daß auch Cook aus ähnlichen Beweggründen mit seinen Worten fremde Seefahrer fernhalten wollte.

Alle seine Entdeckungsreisen hatten im wesentlichen das eine Ziel, ferne, unbekannte Länder aufzuspüren und sie für die englische Krone mit Beschlag zu belegen. Im Grunde vermutete man dort im Süden immer noch ein paradiesisches Landgebiet. Alte Globen zeigen an dieser Stelle ein riesiges, mit Südamerika verbundenes Land: Terra Australis incognita!

Im Jahre 1502 hatte Amerigo Vespucci als seeerfahrener Lotse an einer Expedition teilgenommen, die die Küsten des jüngst entdeckten Brasilien genauer aufnehmen sollte. Hierbei war man – wie Vespucci später in einem Brief berichtet – auf die hohe See hinausgefahren und hatte am 7. April in 50° südlicher Breite neues Land gesichtet. Doch Kälte und Sturm hatten die nähere Erforschung verhindert. Sollten hier womöglich die jahrhundertealten,

schon seit Ptolemäus bestehenden Vermutungen von dem großen, unbekannten Festland ihre Bestätigung finden?

Lange sollte es noch dauern, bis man Australien als selbständigen Kontinent erkannte und die beiden Inseln Neuseelands von dem vermuteten antarktischen Kontinent abtrennte.

Selbst als der Portugiese Magellan zu Anfang des 16. Jahrunderts um den südamerikanischen Kontinent herumfuhr, zeichnete man den von ihm befahrenen Kanal nur als schmale Wasserstraße zwischen Südamerika und dem Traumland ein.

„Das große südliche Festland zu entdecken oder zu beweisen, daß keines da sei!" So lautete der Auftrag der britischen Admiralität für den damals vierzigjährigen Leutnant Cook, als er am 13. Juli 1772 von Plymouth absegelte. Die Fahrt ging an Afrika entlang über Kapstadt hinaus ins Unbekannte. Seine beiden Fahrzeuge hatten die Größe von 400 Tonnen, wie sie sich damals lange Zeit als für die Eisschiffahrt günstig erwiesen hat. Anfang Dezember traf er auf Eis, und bald nach der erstmaligen Überschreitung des südlichen Polarkreises gebot zusammenhängendes Packeis ihm Halt. In einem großen Bogen umfuhr Cook das unzugängliche Gebiet und gelangte nach Neuseeland, wo er überwinterte. In den folgenden Monaten des Jahres 1773 konnte er durch Kreuzen im Stillen Ozean und in den südpolaren Gewässern feststellen, daß die vermutete Landverbindung zwischen Neuseeland und Südamerika nicht besteht und daß anstelle des Paradieses unwirtliche und unbewohnbare Eisflächen angetroffen werden.

Cook hatte Antarktika umsegelt und damit die ihm gestellte Aufgabe erfüllt, so daß er Ende des Jahres die Heimreise antreten konnte.

Mit seiner aufsehenerregenden Fahrt hatte er rund um das antarktische Eisgebiet einen Ring gelegt. Wenn es dort also wirklich ein Festland geben sollte, konnte es nicht sehr groß sein und mußte im Bereich seiner Fahrtroute, das heißt, etwa innerhalb des südlichen Polarkreises, liegen. Ohne Land zu sichten, hatte Cook ihn sogar dreimal überschritten und war am 30. Januar 1774 bis auf 71° 10' gelangt, der südlichsten Breite, die danach für lange Zeit nicht überboten werden sollte.

Die selbstbewußte Äußerung des anerkannten Entdeckers ist durchaus verständlich und von seinem Standpunkt aus folgerichtig, wenn man die Hilfsmittel seiner Zeit in Betracht zieht. Und es wurde ihr auch ein solches Gewicht beigemessen, daß in den folgenden Jahrzehnten keine Expedition sich in die südpolaren Regionen hinauswagte und die Forschung für fast ein halbes Jahrhundert zum Stillstand kam.

Der englische Forscher Dr. Vivian Fuchs (Mitte) nach seinem Eintreffen in der amerikanischen Station am geographischen Südpol, am 20. Januar 1958. Links Sir Edmund Hillary, Leiter der neuseeländischen Gruppe, die die Antarktis von der entgegengesetzten Richtung her durchquert hatte. Rechts Konteradmiral George Dufek, Befehlshaber der amerikanischen Marineeinheiten bei der Antarktisunternehmung.

(Foto: Ullstein-dpa)

Diese alte Lithographie zeigt die Mühen der früheren Polarforschung am Beispiel der französischen Expedition von Dumont D'Urville, der sich im Februar 1838 mit seinen Corvetten „Astrolabe" (im Vordergrund) und „Zélee" durch das Eis kämpfte.

(Histor. Bildarchiv Handke Berneck)

Der Eisschild der Antarktis wird überragt von einem tätigen Vulkan, dem 4000 m hohen Mount Erebus auf der Ross-Insel. *(Foto Paul Popper London)*

Die antarktische Landschaft ist gekennzeichnet durch senkrechte, wild zerklüftete Gletscherabbrüche, wie etwa hier der Barne-Gletscher am Rossmeer. Derartige Abbrüche erreichen stellenweise eine Höhe von über 50 Metern. *(Foto Paul Popper London)*

Anfang 1911 geht die „Terra Nova", Scotts Expeditionsschiff, im McMurdo-Sund vor Anker. Zu dichtem Packeis zusammengeballte Eismassen blockieren immer wieder den Schiffsweg. *(Foto Paul Popper London)*

Die moderne Forschung benutzt starke Eisbrecher, die in laufender Fahrt meterdickes Eis aufbrechen, wie hier der amerikanische Eisbrecher „North Wind" bei der Operation Deep Freeze. Wenn dennoch Schwierigkeiten auftreten, werden Hubschrauber eingesetzt, um offene Wasserrinnen zu erkunden und so als Eislotsen den Schiffen den besten Weg zu zeigen. *(Foto Paul Popper London)*

Diese Originalaufnahme von Kapitän Scott läßt die unsäglichen Strapazen der Forscher zu Beginn dieses Jahrhunderts erkennen. Nur Schritt für Schritt geht es vorwärts, da die Männer dazu verdammt sind, sich selbst vor den Schlitten zu spannen. Schneetreiben und heftige Stürme erschweren das Vordringen der tapferen Gruppe auf dem Beardmore-Gletscher auf ihrem Weg nach Süden. (Foto Paul Popper London)

Neuerdings werden moderne Raupenschlepper im Südpolargebiet eingesetzt. Auf unserem Foto ist eine amerikanische Kolonne von Klein-Amerika V unterwegs nach Mary-Byrd-Land, um dort eine der wissenschaftlichen Stationen für das Internationale Geophysikalische Jahr (1957/58) zu errichten.

(Foto Paul Popper London)

Das dramatischste Bild in der Geschichte des Sturms auf den Südpol. Am 18. Januar 1912 entdeckt Scott mit seinen Getreuen das Zelt des Norwegers Amundsen, der ihm beim Wettlauf zum Pol um wenige Wochen zuvorgekommen ist. Von links nach rechts: Scott, Oates, Dr. Wilson und Evans. (Foto Paul Popper London)

Nur gründliche Vorbereitung sichert Erfolg. Sir Edmund Hillary trainiert Teilnehmer seiner neuseeländischen Expeditionsgruppe mit Hundeschlitten auf dem Tasman-Gletscher in Neuseeland.
Auch heute noch sind Polarhunde unentbehrliche Helfer.
(Foto Paul Popper London)

Die deutsche Antarktis-Expedition 1938/39 unter Kapitän Ritscher bediente sich zur Landung eines Erkundungstrupps auf der unermeßlichen Eisfläche zum erstenmal eines Flugzeugs, das mittels Katapults vom Expeditionsschiff „Schwabenland" gestartet wurde. (Foto Ullstein)

Wissenschaftler der sowjetrussischen Hauptstation in der Antarktis beim Hochlassen eines meteorologischen Pilotballons. Laufend werden Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Windrichtung und -geschwindigkeit, Sonnenscheindauer, kosmische Strahlung und vieles andere gemessen. Selbst bei schwersten Blizzards werden die meteorologischen Beobachtungen nicht unterbrochen. (Foto Paul Popper London)

Klein-Amerika V, die Antarktis-Station der USA auf dem Ross-Schelfeis wird für das Geophysikalische Jahr erweitert und ausgebaut. Um die Unterkunftsbaracken türmt sich das aus der Luft abgeworfene Material, wie Bauteile, Benzinkanister, Proviant u. a. m. (Foto Paul Popper London)

Der Pinguin ist eines der wenigen Lebewesen der Antarktis neben Robben, Seelöwen, See-Elefant und See-Leoparden. Links ein Pinguinpärchen, rechts eine Weddellrobbe. (Foto Norsk Polar Institutt Oslo)

Links: Der englische Seefahrer und Entdecker James Cook (1728–79). – Rechts: James Ross (1800–62) war einer der größten Südpolforscher der damaligen Zeit. Nach ihm wurden die Ross-Insel, das Ross-Schelfeis und das Rossmeer benannt. *(Histor. Bildarchiv Handke Berneck)*

Links: Soldat, Forscher und Gelehrter Kapitain Robert Falcon Scott (1868–1912), dessen Leben und Sterben mit der Geschichte Antarktikas unauslöschlich verbunden bleibt. – Rechts: Admiral Richard Evelyn Byrd (1888–1957) eröffnete ein neues Zeitalter in der Polarforschung. Durch seine Initiative wurde weitgehend die moderne Technik zur Erschließung des 6. Kontinents herangezogen.

(Histor. Bildarchiv Handke Berneck)

Wostok und Mirny

Am 16. Juli 1819 verließen zwei Schiffe in aller Stille und kaum beachtet den Ostseehafen Kronstadt. Es waren die Korvette „Wostok" – Osten – und der Transporter „Mirny" – Die Friedfertige – unter dem Kommando des seebefahrenen Deutsch-Balten Fabian von Bellingshausen. Rußland war eine Weltmacht geworden und hatte bedeutenden Anteil am Seehandel gewonnen. Um auch auf wissenschaftlichem Gebiet mit den übrigen Großmächten Schritt halten zu können, hatte Zar Alexander I. zwei Polarreisen angeordnet, von denen die eine zum Norden, die andere nach Süden gehen sollte.

Bellingshausen hatte den ausdrücklichen Auftrag, an Cooks Entdeckungen im Südpolargebiet anzuknüpfen und womöglich noch weiter nach Süden vorzustoßen, um zu erkunden, ob man hier auf Festland treffen könne. So wiederholt Bellingshausen im wesentlichen die Umseglung Cooks.

Er beginnt südlich von Amerika und umkreist ebenfalls ostwärts die Antarktis. Da es sich um eine rein wissenschaftliche Expedition handelt, wird sehr viel kartiert. Alle bisher gefundenen Landgebiete werden als Inseln erkannt. Zwei Jahre kreuzt Bellingshausen in den Gewässern der Antarktis, wofür Cook drei gebraucht hatte. Sechsmal gelingt es ihm sogar, südlich über den Polarkreis hinauszukommen, an vielen Stellen Cooks Weg abzukürzen, und somit den Gürtel, in dem ein Festlandskern liegen muß, ganz erheblich enger zu schnallen.

Zur großen Überraschung entdeckt die Expedition einen Archipel, den sie Traversey-Inseln nennt, und auf denen sich ein noch tätiger Vulkan befindet. Weiter sichtet von Bellingshausen im pazifischen Sektor ein größeres Eiland, das später Peter I.-Insel genannt wird, und kurz danach eine sich endlos ausdehnende Küste, das Alexandra-Land.

Bellingshausen glaubt nun, endlich ein Stück des Kontinents selbst vor sich zu haben. Erst 130 Jahre später – 1946 – wird er von dem Amerikaner Finn Ronne widerlegt.

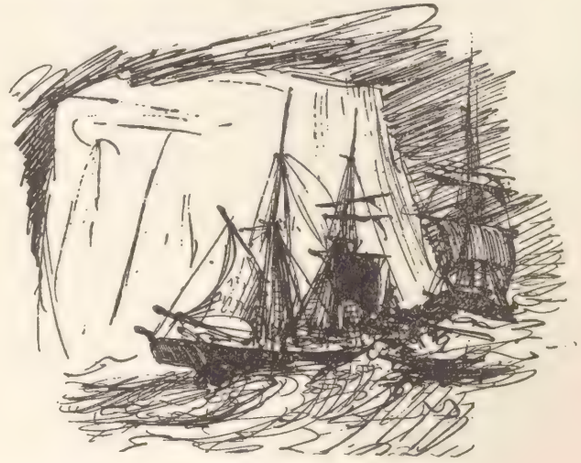
Monatelang sind die Schiffe unterwegs. Immer wieder Eis, Nebel, Stürme,

Krankheiten an Bord. Aber der tatkräftigen Führung des Kapitäns gelingt es, die Expedition glücklich zu Ende zu führen.

Auf der Heimreise begegnet Bellingshausen im Bereich des amerikanischen Kontinents dem Walfangschiff „Hero". Begrüßung. Kapitän Palmer macht einen Besuch an Bord der „Wostok": Auch er kommt aus dem Süden. Ja, er hatte ganz zweifellos Festland gesichtet. Er ist seiner Sache unbedingt sicher.

Die beiden von Bellingshausen entdeckten Gebiete, Alexandra-Land und die Peter-Insel, sollen später in der Politik eine wichtige Rolle spielen. Das riesige Zarenreich legte im Gegensatz zum Britischen Weltreich keinen Wert auf Souveränität über so kleine, noch dazu so entfernte Landstücke. Erst die Sowjet-Union, die sich neuerdings als Nachfolger des Zaren fühlt, hat sich 1939 auf dem all-unierten Geographenkongreß in Moskau auf diese Entdekkungen berufen und Besitzansprüche gestellt. In diesem Zusammenhang mag es interessant sein, zu wissen, daß die Sowjets ihre beiden ersten Polarstationen in der Antarktis, die sie während des Internationalen Geophysikalischen Jahres 1957/58 errichteten, Mirny und Wostok tauften. Doch spielten derartige Fragen in den ersten Jahrzehnten des neunzehnten Jahrhunderts noch keine Rolle.

In der Folgezeit sind es meist zufällige Entdeckungen, die die Kenntnis des antarktischen Gebietes erweitern. Walfänger, Robbenschläger und Jäger dringen in unbekannte Gebiete vor; Männer wie Powell, Palmer, Smith, Weddell, Bransfield, Biscoe und Balleny sind noch heute unvergessen.



Die Entdeckung der Weddellsee

Im Jahre 1823 befindet sich der Robbenfänger James Weddell auf einem neuen Beutezug im Auftrag der Londoner Reederei Enderby. Richtung: Süd-Orkney-Inseln. Der Pelztierbestand ist nun schon derart dezimiert, daß Weddell beschließt, mit seinen beiden winzigen Seglern, der „Johanna" und der „Beaufoy", weiter südlich ein geeignetes Fanggebiet zu suchen. —

Eine schöne, eisfreie Bucht tut sich vor ihm auf, ein idealer, windgeschützter Hafen. Weiter Sandstrand offenbart sich seinen Blicken, eine angenehme Überraschung, war man es doch gewohnt, in dieser menschenfeindlichen Gegend nur Eis, Schnee und Felsen vorzufinden.

„Laß fallen Anker!" ertönt das Kommando.

Im weichen Meeresgrund faßt der Anker auf Anhieb.

„Fiert weg die Segel, steckt 20 Faden Kette!" Die „Beaufoy" ist ihrer größeren Schwester „Johanna" in allen Manövern gefolgt, und beide schwojen im sicheren Fjord nun vor Anker.

Die Schaluppen werden ausgesetzt, und der Steuermann übernimmt das Kommando über die backbord achtere. Weddell bleibt an Bord der „Johanna", um bei plötzlich aufkommendem Schlechtwetter ankerauf gehen zu können und mit dem Rest der Besatzung segelfähig zu bleiben. Zu häufig war es vorgekommen, daß im Jagdeifer zuviel Mann der Besatzung an Land gingen, und bei umspringendem Wind die Schiffe gestrandet waren. Von 1820 bis 1823 waren sieben Schiffe verlorengegangen, was nicht nur den Tücken des Eises, sondern einer zu starken Entblößung des jeweiligen Seglers von Mannschaften zuzuschreiben war. Stets im rechten Augenblick ist Weddell, der tüchtige, furchtlose Seefahrer, dennoch vorsichtig.

Eine endlose Zeit verstreicht, ehe die erste Schaluppe wiederkehrt und längsseits der „Johanna" festmacht. Sie ist knapp halbvoll mit Robbenfellen. Der Steuermann entert als erster die Jakobsleiter hinauf, schwingt sich über die Reling. Noch ehe er den Mund auftut, weiß Weddell, daß etwas nicht in Ordnung ist. Er kennt den Mann viel zu gut, um nicht aus seiner Miene lesen zu können.

Der Steuermann berichtet nun, daß sie sämtliche Buchten ausgefahren, aber keinerlei Pelzrobben oder See-Elefanten, nur vereinzelt See-Leoparden, gefunden haben.

„Und was das schlimmste ist, Käpt'n", fügt der Steuermann noch hinzu, „daß es überall Tiere in riesigen Mengen gegeben haben muß. – Wir sind bloß zu spät gekommen. Haufenweise lagen die abgebalgten Kadaver herum – als Gruß unserer Vorgänger."

Wütend spuckt Weddell seinen Priem in hohem Bogen über Bord. „Schon wieder dieselbe Schweinerei", flucht er. „Warten wir, bis alle Boote zurück sind. Dann fahren wir weiter – hat keinen Zweck, Zeit zu vertrödeln."

Auch die übrigen Schaluppen hatten Pech. Manche hatten kein einziges Fell erbeutet.

Tagelang wird an den verschiedensten Stellen gelandet; aber immer das gleiche Bild: wahllos abgeschlachtete Tiere, einschließlich Jungen und tragenden Weibchen.

Nun wird Weddell nachdenklich. Ist es möglich, daß in einem halben Jahrhundert der Pelztierbestand nahezu ausgerottet ist? Noch vor wenigen Jahren brachte eine kurze Fangreise etwa 60000–70000 Felle. Aber Weddell macht sich nichts vor, ja, er weiß, daß sie selbst nicht ganz unschuldig an dieser Situation sind. Rücksichtslos war man den Tieren zu Leibe gerückt und hatte auch vor dem Nachwuchs nicht haltgemacht.

„Man müßte dafür sorgen", wandte er sich zum Steuermann, „daß auch hier die Jagdgesetze zur Anwendung kommen. Was nützt der scheinbare Überfluß, wenn der Nachwuchs vorzeitig abgeschlachtet wird und die Weibchen ihre Jungen nicht zur Welt bringen können."

Der Steuermann, ein alter, weit herumgekommener Robbenschläger, stimmt ihm zu, meint aber:

„Wär' schon in Ordnung, Käptn. Die Frage ist bloß, wie?"

„Muß ich mir durch den Kopf gehen lassen. Warten wir ab, bis ich wieder in England bin."

Unentwegt beschäftigt sich Weddell mit diesem Gedanken. Im Jahre 1825 führte er öffentlich Klage und bemühte sich, in leidenschaftlichen Ausführungen allen Beteiligten klar zu machen, daß mit einer solchen unüberlegten Ausrottung die Fänger sich selbst am meisten schädigten und ihrer Existenzmöglichkeit beraubten. Aber es war bereits zu spät. Der in nur wenigen Jahrzehnten angerichtete Schaden ließ sich nicht wieder gutmachen. –

Doch das ist später: Zunächst gibt es für Weddell nur eins: Aus diesem Mißerfolg die Konsequenzen zu ziehen.

„Es bleibt uns nichts anderes übrig, Steuermann, als ganz neue Jagdgründe zu suchen – Kurs Süd!"

Am Mast geht das Flaggensignal hoch, damit auch die „Beaufoy" Bescheid weiß. Zur Freude aller meldet der Ausguck ständig offenes Wasser. Nach der Enttäuschung wenigstens kein Kampf mit dem Eis! Eine gleichbleibende, frische Brise bauscht die Segel, und das Plätschern der Bugwelle dringt wohltuend an ihr Ohr. Kein Vergleich mit dem sonst so nervenzermürbenden Sägen des Packeises an der Bordwand! Zu Weddells großem Erstaunen bleibt die See auch weiterhin völlig eisfrei.

Kein Eis – aber auch kein Land, und somit keine Jagdmöglichkeit.

„Befehl vom Kapitän an alle Dienstgrade: 10 Pfund für den, der Land sichtet!"

Vom Schiffsjungen bis zum Steuermann eilt alles an Deck. Einen solchen Batzen Geld will sich jeder gern verdienen. Aber so sehr sie auch die Augen anstrengen, sie nehmen nicht den geringsten Strich am Horizont wahr, und noch immer läuft die „Johanna" genau nach Süden. Fast zwei Wochen sind verstrichen, seit sie die Orkneys verlassen haben. Das Interesse der Besatzung erkaltet merklich, die ganze Reise scheint ein Mißerfolg zu werden. Weddells Eifer läßt jedoch nicht nach; im Gegenteil, ihn packt das Entdeckerfieber. Denn jetzt befindet sich die „Johanna" in einer Gegend, in die bisher noch kein Schiff vorgedrungen war, da stets eine undurchdringliche Packeismasse jeden Vorstoß verhindert hatte.

Um die Mannschaft ein wenig für die entgangene Beute zu entschädigen, ihre Stimmung zu heben und die Leute für die Fahrt zu begeistern, die nun zur Forschungsreise geworden ist, setzt Weddell für die gesamte Besatzung bei Überschreitung jedes neuen Breitengrades eine weitere Prämie aus.

Schon hat man Cook um 350 Kilometer übertroffen und befindet sich auf 74° 15', der Südpol ist nur noch 1500 Kilometer entfernt, da entschließt Weddell sich am 20. Februar 1823 zur Umkehr, obgleich die glatte Wasserfläche, die vor ihm liegt, noch unabsehbar ist. Der Entschluß, das Schiff auf Gegenkurs zu werfen, fällt ihm nicht leicht; aber Weddell, der Umsichtige, will nichts aufs Spiel setzen. Der Proviant geht langsam zur Neige, und die ersten Fälle von Skorbut treten auf.

Glücklich trifft die „Johanna" wieder in Süd-Georgien ein und findet auch ihr Begleitschiff „Beaufoy" wieder, das sie auf dem Rückweg in einer Nebelbank verloren hatte.

Wo aber ist Weddell nun eigentlich gewesen? Daß er nach Durchbrechung eines Packeisgürtels ein nahezu eisfreies Meer angetroffen haben will, in dem

eine Weiterfahrt nach Süden durchaus möglich gewesen wäre, daß er nichts von antarktischem Festland bemerkt hat, das kann ihm kein Mensch glauben.

Tatsächlich aber hatte er eine dem afrikanischen Festland gegenüberliegende, tiefeinschneidende Bucht befahren, die später nach ihm Weddell-Meer genannt wurde. –

Land voraus! Wochenlang, monatelang sind die Walfänger unterwegs, ohne daß dieser Ruf die Männer an Bord aus dem Einerlei des täglichen Dienstes aufscheucht. Aber es ist kein Zweifel möglich, vor ihnen liegt ein flacher Küstenstrich und dahinter erheben sich die Gipfel majestätischer, schneebedeckter Berge. An Bord des von dem englischen Handelskapitän Smith geführten Walfängers, der am 19. Dezember 1819 aus Valparaiso ausgelaufen war und nun schon acht schwere Wochen hinter sich hat, wird es lebendig. Aber das turmhohe Eis verhindert eine Landung, jedoch betritt man das Ufer eines kleinen vorgelagerten, felsigen Eilandes. An den steilen Hängen stehen seltsame Gestalten, würdevoll wie Ratsherren und regungslos wie Soldaten auf Posten, mit hocherhobenen Köpfen und stramm angelegten Flügeln. Es sind Kaiserpinguine, die zum erstenmal in ihrem Leben Menschen sehen.

An Bord befindet sich ein Offizier der Königlich-britischen Kriegsmarine, Edward Bransfield, ein hervorragender Nautiker, der einwandfreie, ins einzelne gehende Karten von der gesamten Reiseroute anfertigt. Er nimmt von der Ankerstelle aus genaue Vermessungen vor und zeichnet eine Karte des sichtbaren Küstenstrichs und der Gebirge am Horizont. Ohne es zu ahnen, hat er damit einen Teil des antarktischen Festlandes in seiner Skizze niedergelegt. –

Auch John Biscoe, der im Auftrag der Londoner Reederei Charles Enderby, eine dritte Antarktisumseglung unternimmt und das Enderby-Land, ein Küstenstück des Kontinents, findet, gelangt 1832 in die gleiche Gegend wie Bransfield.

Aber auch Biscoe gelingt es nicht an Land zu kommen. Fürchterliche Stürme machen ihm schwer zu schaffen. Aber soviel kann er doch mit Sicherheit feststellen, daß er südlich Afrikas festes Land vor sich hat. Schließlich muß er sich zur Umkehr entschließen. Seine Mannschaft leidet schwer unter Skorbut, der gefürchteten Mangelkrankheit aller Seefahrer, die lange Zeit frische Lebensmittel entbehren müssen. Es kommt hinzu, daß auch die Schiffe unter den dauernden Einwirkungen des Eises schwer gelitten haben. Immerhin kann er das zuerst von seinem Landsmann Bransfield gesichtete Land als einen Festlandsausläufer mit Sicherheit ausmachen. Zu Ehren des Chefs der Admiralität nennt er das entdeckte Gebiet Graham-Halbinsel.

Im Januar 1833 trifft er wieder in der Heimat ein und kann in London vor Anker gehen.

Graham-Halbinsel? Vergeblich wird man auf 66° südlicher Breite und 49° östlicher Länge diesen Namen auf den amerikanischen Landkarten suchen. Wie ist das zu erklären?

Zweiundzwanzig Jahre vorher hatte in demselben Gebiet das amerikanische Fangschiff „Hero“ gekreuzt, und sein Kapitän Palmer konnte dem zaristischen Forscher Bellingshausen bei der Begegnung von einem mit Sicherheit ausgemachten Festland berichten.

Nun hat – vor etwa 10 Jahren – Professor Hobbs, USA, das alte Original-Logbuch der „Hero“ wieder hervorgesucht und einwandfrei festgestellt, daß es sich bei dem von Palmer gesichteten Land um das gleiche handelt, das auch Bransfield und Biscoe gefunden und beschrieben haben. Die Entdeckerrechte gebühren also nach Ansicht der Amerikaner ihrem Landsmann Palmer, nach dem sie das Land daher Palmer-Land tauften. Nein, pariert Großbritannien den Angriff, Palmer habe nur eine vorgelagerte Inselgruppe wahrgenommen, und so sei man allenfalls bereit, die Graham-Halbinsel in Bransfield-Land umzubenennen, da Graham ja zugestandenermaßen nicht der Entdecker sei. Der Name Palmers, dessen Verdienst nicht geschmälert werden solle, könne immerhin auf die Inselgruppe, die er zweifellos nur gesehen habe, angewendet werden. Eine Einigung wurde bisher nicht erzielt, und so vermerken englische Karten den Namen Graham-Halbinsel und die Amerikaner sprechen nur vom Palmer-Land.

Erebus und Terror, Vulkane im ewigen Eis

Karl Friedrich Gauss, dem großen deutschen Mathematiker, ist es zu verdanken, daß in den Jahren zwischen 1837 und 1840 gleich drei Expeditionen weitere Vorstöße unternehmen. Gauss, der geistige Vater der erdmagnetischen Theorie, hatte in jahrelangem Studium die Voraussetzungen, für jeden Punkt der Erde den Erdmagnetismus berechnen zu können, geschaffen. – Heute können wir die außerordentliche Bedeutung dieser Theorie in ihrer ganzen Größe kaum noch ermessen; damals aber, als die Schiffe sich nur nach dem Magnetkompaß richteten, rief sie in der gesamten Schiffahrt eine Sensation hervor. Gauss hatte nämlich damit künftig jedem Seefahrer, der in noch so fernen, unbekannten Meeren kreuzte, durch seine Magnetkarten die Richtung seiner Kompaßnadel angegeben.

Da der magnetische Nordpol an einer anderen Stelle als der geographische Nordpol liegt, zeigt also die Kompaßnadel um einen gewissen Winkel an der geographischen Nordrichtung vorbei. Auf den Gauss'schen Karten war nun für jeden Punkt der Erde die Abweichung der Kompaßnadel von der geographischen Nordrichtung angegeben, so daß man also jederzeit nur abzulesen brauchte, wo geographisch Norden war.

Aber der Magnetismus schwankte und es traten demzufolge Störungen auf. Zur genauen Erforschung dieser Erderscheinung war es daher notwendig, ein Netz von magnetischen Beobachtungsstationen über die ganze Erde zu breiten.

Dem berühmten Gelehrten und Weltreisenden Alexander von Humboldt gelang es, durch sein großes, internationales Ansehen eine Reihe von Staaten zu interessieren.

James Ross, der bekannte Polarforscher britischer Nationalität, hatte schon den magnetischen Nordpol auf der Halbinsel Boothia Felix in Nordamerika entdeckt und genau vermessen. Rein rechnerisch hatte Gauss die Lage des magnetischen Südpols ermittelt. Er mußte in der Antarktis und zwar im australischen Quadranten, das heißt in dem Australien nächstgelegenen Teil der Antarktis, liegen.

Diesen Punkt zu finden und gleichzeitig den Schleier des verwunschenen Südlands zu lüften, war das Ziel der folgenden drei Polarunternehmungen: einer französischen unter Dumont d'Urville, einer amerikanischen unter Charles Wilkes und einer englischen unter James Ross. Jede Expedition war selbständig und stand mit den anderen nicht in Verbindung.

Der Franzose d'Urville, ein Seemann und Gelehrter von internationalem Ruf, verläßt Toulon am 7. September 1837 und er hofft, wenn Weddells Angaben stimmen, noch weiter südwärts in besagtem offenen Meer vordringen zu können. Doch auch er wird – wie alle Vorgänger Weddells – frühzeitig vom Packeis gehindert und zurückgeworfen. Man weiß noch nichts von der so starken Veränderlichkeit des Eises; man weiß nicht, daß es in zwei aufeinanderfolgenden Jahren vollständig anders verteilt sein kann. Weddell hat das seltene Glück gehabt, gerade ein eisfreies Jahr in der Weddellsee anzutreffen, wie es bis auf den heutigen Tag nie wieder einem Forscher begegnet ist.

Nun versucht d'Urville zunächst das Problem zu lösen, ob von Bellingshausens Alexandra-Land und Biscoes Graham-Halbinsel zusammenhängen. Aber diese Frage kann er wegen des undurchdringlichen Packeises nicht klären. – Trotz aller Mißerfolge nimmt jedoch Dumont d'Urville als erster den Kampf mit dem Packeis bewußt auf und so glücken ihm weitere Vorstöße. Er geht auf Ostkurs und versucht die Lage des magnetischen Südpols zu bestimmen. Noch hat er nicht die Hälfte der beabsichtigten Strecke zurückgelegt, als schwere Fälle von Skorbut auftreten. Über fünfzig Kranke befinden sich an Bord seiner beiden Schiffe. Wohl oder übel muß er die antarktischen Gewässer verlassen, um schließlich in Talcahuano, dem kleinen chilenischen Hafen in der Nähe von La Concepcion, die Genesung der Erkrankten abzuwarten.

Da es Frankreichs erste südpolare Expedition ist, beschließt d'Urville, nochmals nach Süden auszureisen, um nicht ganz erfolglos in die Heimat zurückkehren zu müssen. Und tatsächlich hat er jetzt Glück.

Immer noch ist er auf der Suche nach dem Magnetpol, da taucht plötzlich ein dunkler Strich am Horizont auf, der sich beim Näherkommen einwandfrei als Land erweist.

Die Franzosen sind die ersten, die den antarktischen Kontinent betreten.

Das Adélie-Land wird vermessen, die Tricolore gehißt und der Festlandsstreifen für Frankreich in Besitz genommen. —

Gleich mit fünf Schiffen und – wie die Zeitungen melden – ohne Rücksicht auf die Kosten, ist der Amerikaner Charles Wilkes ausgerüstet. 83 Offiziere,

12 Fachgelehrte, 345 Mann Besatzung nehmen an der Expedition teil, die am 18. August 1838 den Heimathafen verläßt.

Ohne es zu ahnen, hat der Amerikaner von seiner Regierung den gleichen Auftrag wie d'Urville erhalten: Weddells und Biscoes Entdeckungen gewissermaßen nachzuprüfen und den Magnetpol ausfindig zu machen. Wilkes selbst, wie auch ein Großteil der Besatzung, ist polarunerfahren, ja, es befinden sich sogar Abenteurer und Deserteure an Bord.

Seine großspurigen Angaben über die von ihm gemachten Entdeckungen halten einer ernsthaften Prüfung nicht stand. Fast überall, wo er „Land" gesichtet haben will, stießen andere Schiffe später auf offenes Wasser.

Gewiß ist die Sicht in der Antarktis sehr häufig durch Nebel behindert, die Flachküste ist mit riesigen Eismassen bedeckt, die eine Landung unmöglich machen. Hinzu kommen Täuschungen durch – der Fata Morgana ähnliche – Lufterscheinungen. Aber alle diese Entschuldigungen genügen nicht, die Anklagen gegen Wilkes zum Schweigen zu bringen. Nach seiner Rückkehr kommt es zu einer Gerichtsverhandlung, bei der Wilkes eine schlechte Figur macht. Seine eigenen Offiziere sagen im Zeugenstand gegen ihren Kommandanten aus und behaupten, daß seine Angaben nicht der Wahrheit entsprechen. In Wirklichkeit hat Wilkes nirgends antarktisches Festland gefunden – mit einer einzigen Ausnahme, nämlich des Adélie-Lands, und dies zeitlich später als d'Urville.

So findet sich außer auf amerikanischen Karten fast nirgends mehr der Begriff Wilkes-Land, und wenn, dann nur als kleiner Streifen, angegliedert dem Urvilleschen Adélie-Land.

James Clark Ross, dem fast gleichzeitig eine englische Expedition untersteht, ist von ganz anderem Format: bescheiden, wortkarg und verschlossen. Er hat große Polarerfahrung, da er ja am 31. Juli 1831 den magnetischen Nordpol entdeckt hatte, damals allerdings noch unter dem Oberbefehl seines Onkels John Ross stehend.

Zwei Expeditionsschiffe – „Erebus" und „Terror" – sind dem erprobten Kapitän unterstellt. Er hat sie mit besonderer Sorgfalt ausgestattet. Auch diese beiden Segler sind verhältnismäßig klein – sie haben nur 370 und 340 Tonnen Wasserverdrängung –, sind aber besonders stabil und fest. Vor allem legt Ross den größten Wert auf zweckmäßige Ausrüstung nicht nur in der Kleidung der ihm anvertrauten Männer, sondern auch in der Verpflegung. Er kennt zu genau die schrecklichen Wirkungen des Mangels an guten Lebensmitteln, den Skorbut. Große Mengen Gemüse läßt er einladen, so daß die

64 Mann starke Besatzung und der Kreis der Fachgelehrten in dieser Hinsicht nicht gefährdet sein dürften.

Am 30. September 1839 verläßt die Expedition den Hafen. Doch scheint sie unter einem unglücklichen Stern zu stehen. Ein fürchterlicher Sturm trennt die beiden Schiffe, die sich erst drei Wochen später vor Madeira wiederfinden. Nun aber geht die Fahrt verhältnismäßig glatt und ohne Zwischenfälle vonstatten. Wenn sich die Schiffe einmal verlieren, so gelingt es den beiden erfahrenen Kapitänen – „Erebus" unter Ross und „Terror" unter Crozier – doch alle Schwierigkeiten zu überwinden und wieder zusammenzukommen.

Langsam arbeitet sich Ross südwärts, die Zwischenzeit mit mannigfachen Beobachtungen ausfüllend.

In Australien hört er vom Erfolg d'Urvilles und beschließt den Magnetpol nicht direkt anzusteuern, sondern auf dem 170. Längengrad seinen Angriff vorzutragen. Diese Entschlußänderung sollte ihm Forschungsergebnisse einbringen, die die Welt in Erstaunen versetzen werden. –

Am Neujahrstag 1841 erreicht Ross die Packeisgrenze und fährt an ihr entlang, bis er Gelegenheit zum Durchstoß findet. Es ist das zweitemal, daß ein Polarforscher es wagt, mitten in das Packeis hineinzustoßen. Während das Eis bisher als der größte Feind eines Schiffes angesehen wurde, da der Schiffskörper den andauernden und unregelmäßigen Pressungen, den messerscharfen Spitzen und Kanten nicht gewachsen war, nimmt Ross, der seine Schiffe eigens im Hinblick auf das Eis noch hatte verstärken lassen, den Kampf auf.

Mit außerordentlichem Geschick manövriert er beide Schiffe zwischen Schollen und Eisbergen hindurch, ständig begleitet von Pinguinen, die auf dem Eis nebenher laufen. Nach vier Tagen – er hat sich glücklich 160 Kilometer ohne Unfall durchs Eis gewunden – liegt plötzlich offenes, spiegelglattes Wasser vor ihm. Sofort ändern die Schiffe die Richtung und laufen nun mit direktem Kurs Magnetpol. Leider haben sich die Männer zu früh gefreut, und die Enttäuschung wird umso größer.

„Land voraus!" meldet der Ausguck.

Und nun sehen es alle: In einer Entfernung von wohl 100 Kilometern liegt vor ihnen im Sonnenschein eine gewaltige alpine Landschaft. Nach beiden Seiten erstreckt sich eine von ewigem Schnee und Eis bedeckte Bergkette mit steilen Gipfeln.

Über dieses Gebirge zum Magnetpol, der nach Ross' Berechnungen noch 800 bis 900 Kilometer im Innern liegen muß, zu kommen, ist ausgeschlossen. Ross folgt daher dem Verlauf des Bergmassivs nach Osten und erlebt eine

neue Überraschung: Die Küste biegt scharf rechts ein und weist geradenwegs nach Süden. Ross segelt weiter an ihr entlang, vielleicht kann er auf diesem Wege doch noch sein Ziel erreichen. Aber die schroffen Felsen – von ihm Admiralitätsgebirge genannt – nehmen kein Ende und verwehren jeden Aufstieg. Er kommt immer weiter nach Süden. Man steht kurz vor dem 80. Breitengrad, als eine etwa 60 Meter hohe Eismauer den Weg endgüligt versperrt. Über ihr erheben sich zwei Vulkane, von denen der eine mächtige Rauchfahnen in den Himmel schickt. Lavamassen quillen aus dem Krater.

Dieser Anblick ist so einmalig und eindrucksvoll und für die Männer schier unfaßbar. Wohl haben sie gewiß alle schon einmal einen feuerspeienden Berg gesehen, aber nur in den Tropen oder den gemäßigten Zonen. Und nun hier in diesem Gebiet ewigen Eises urplötzlich tanzende Feuerzungen zum Himmel lodern sehen, ist einfach überwältigend. Noch können sie selbst an die Größe ihrer Entdeckung nicht recht glauben. Wieviel schwieriger wird es dann erst sein, die Welt davon zu überzeugen, wenn sie zurückgekehrt sind.

Ross tauft die beiden Vulkane auf die Namen seiner Expeditionsschiffe „Erebus“ und „Terror“. Nach den guten Fortschritten der letzten Tage hofft er, seine Fahrt noch weiter ausdehnen zu können. Vergeblich versucht er, zwischen der Insel mit den beiden Vulkanen – die später ihm zu Ehren Ross-Insel genannt wird – und dem gebirgigen Festland durchzukommen, doch die ungewöhnliche Eisschranke reicht bis ans Ufer. So läßt er die Schiffe wenden, um nach der anderen Seite einen Weiterweg zu finden.

Aber wie eigenartig! In fast gleichbleibender Höhe – manchmal nur bis auf 90 Meter ansteigend – verläuft die Barre endlos nach Osten. 450 Kilometer hat er sie bei vollkommen ruhigem, eisfreiem Meer schon verfolgt, ohne eine Unterbrechung absehen zu können. Es gibt nicht den geringsten Riß noch die kleinste Spalte. Was sich hinter ihr verbirgt, konnte er nicht erkunden, da sie höher ist als seine höchsten Mastspitzen.

Enttäuscht muß Ross es dabei bewenden lassen.

Am 5. Februar 1841 hat er den östlichsten Punkt erreicht. Für einen weiteren Versuch, noch an einer anderen Stelle den Durchbruch zu versuchen, ist es nun zu spät geworden, die Jahreszeit ist zu weit vorgerückt. So muß er kehrtmachen und wieder nordwärts steuern. Am 7. Juli 1841 trifft er in Sydney ein.

Schon im November des gleichen Jahres 1841 bricht Ross zu einer zweiten Fahrt auf, um das nun einmal gesetzte Ziel zu erreichen. Aber diese Reise steht unter einem ungünstigen Vorzeichen. Schon verhältnismäßig bald wer-

den die Schiffe im Treibeis festgehalten. Dichter Nebel verhindert jede Sicht, das Meer ist unruhig. Beängstigend sind die Pressungen des Eises gegen die beiden Schiffe. Schließlich erhebt sich ein Sturm, der die Schiffe in ernste Gefahr bringt.

„Alle unsere Trossen brachen“ – so erzählt Ross später in seinem Bericht über diese Reise – „und hilflos trieben wir in der schweren See. In aller Eile wurden die Sturmsegel gesetzt, und um uns in dem dichten Nebel nicht zu verlieren, mußten von beiden Schiffen ständig Schüsse gefeuert und Signale gegeben werden. Im Schutz eines Eisberges von ungefähr zwei Kilometer Durchmesser kreuzten wir den ganzen Tag und warteten auf helles Wetter, um uns einen möglichst günstigen Weg durch die Öffnungen zu suchen. Aber gegen 9 Uhr abends brauste der Sturm von Norden her immmer stärker und zwang uns, unsere Segel so weit wie möglich zu reffen. Im Nu schwoll das Meer zu fürchterlicher Höhe an und überflutete die großen Eisberge. Wir hatten nun keine Gewalt mehr über die Schiffe, sondern wurden von dem

furchtbaren Sturm in das Treibeis hineingejagt. Gerade um Mitternacht waren wir von einem Meer wildwogender, steinharter Eisschollen umgeben, die von der brandenden See mit solcher Gewalt gegen die Schiffe geschleudert wurden, daß die Masten zitterten und bei jedem neuen Stoß zu brechen und über Bord zu gehen drohten. Der Untergang schien unvermeidlich. Wir versuchten zwar, durch beständiges Kreuzen den schlimmsten Eismassen so gut wie möglich auszuweichen, aber das gelang nicht immer. Schon ganz im Anfang dieses Kampfes mit den Elementen war das Steuer der „Erebus" so beschädigt worden, daß es nahezu unbrauchbar war, und fast zu gleicher Zeit wurde mir gemeldet, das Steuer der „Terror" sei gebrochen und könne jeden Augenblick ganz weggerissen werden. Wir hatten gehofft, dem heftigsten Anprall des Sturmes zu entgehen, wenn wir uns weiter ins Eis hineintreiben ließen; aber darin täuschten wir uns. Stunde um Stunde verging, ohne daß sich unsere Lage nur im geringsten verändert hätte, und die Aussicht, daß die Schiffe diese harte Behandlung auf die Dauer aushalten würden, wurde immer geringer. Wenn die schweren Eismassen gegen die Schiffswände prallten, krachten und ächzten die Schiffe in allen Fugen, so daß selbst die Beherztesten mit Schrecken erfüllt werden mußten.

Ich würde mich einer groben Ungerechtigkeit gegen meine Kameraden schuldig machen, wenn ich ihnen an dieser Stelle nicht meine höchste Bewunderung für den in dieser drohenden Gefahr bewiesenen Mut ausspräche. Während voller 28 Stunden war unsere Lage so ernst, daß wir keinen Augenblick auf eine glückliche Lösung hoffen durften. Aber alle miteinander, die Offiziere und die Mannschaft, zeigten die ganze Zeit die größte Geistesgegenwart, Manneszucht und Todesverachtung, kurz ein des britischen Seemannes würdiges Benehmen.

Um 2 Uhr nachmittags erreichte der Sturm seinen Höhepunkt und das Barometer, das bis auf 720 mm gefallen war, begann langsam wieder zu steigen. Obgleich wir jetzt viele Meilen weit in das Packeis hineingetrieben worden waren, konnten wir noch keine Beruhigung der See wahrnehmen. Die Schiffe rollten noch immer gleich heftig und ächzten unter den gewaltigen Zusammenstößen mit den harten, schweren Eisschollen, die die turmhohen Wogen mit fürchterlicher Kraft so übereinandertürmten, daß sie mit donnerndem Krachen zersplitterten. Die furchtbare Erhabenheit dieses Schauspiels läßt sich nicht in Worte fassen, und noch weniger lassen sich die Gefühle beschreiben, die uns während dieser entsetzlichen Stunden beherrschten. Jeder einzelne hatte sich einen sicheren Halt gesucht und wartete hier ruhig die Entscheidung dessen ab, der uns allein retten und unverletzt aus

dieser entsetzlichen Gefahr befreien konnte. In atemloser Spannung sahen wir dem Kampf der Elemente zu und beobachteten die Wirkung der rasch aufeinanderfolgenden Stöße. Die Masten schwankten und ächzten, jeden Augenblick fürchteten wir, sie über Bord gehen zu sehen, aber wir waren außerstande, irgend etwas zu ihrer Sicherheit zu tun.

Obgleich der Sturm kurz nach 4 Uhr nachmittags an Stärke etwas abgenommen hatte, brausten die Böen doch noch so heftig daher, daß sie die Schiffe ganz auf die Seite legten und die Sturmsegel mit fortzureißen drohten. Diese waren indes glücklicherweise ganz neu, sonst hätten sie die furchtbaren Windstöße nun und nimmer aushalten können.

Um diese Zeit war die „Terror" so dicht zu uns herangekommen, daß sie sich auf dem Gipfel der einen hochaufbrandenden Woge befand, während die „Erebus" gleich auf der nächsten dahinter folgte. Das tiefe Tal dazwischen war mit einer schwerrollenden Eismasse angefüllt. Und wenn die Schiffe in diese Täler hinuntersanken, konnte man vom Deck des einen nur noch die Rahen des Großmastes des anderen sehen; daraus kann man sich wohl eine Vorstellung machen, welche Riesenwogen auf uns einstürmten und in welcher gefährlichen Lage wir uns befanden.

Allmählich senkte sich die Nacht herab und warf ihre tiefen Schatten auf das grausige Schauspiel; aber dadurch wurde unsere Lage womöglich noch hoffnungsloser und verzweifelter als vorher. Während der letzten Stunden war dichter Schnee gefallen. Gegen Mitternacht hörte es indes auf zu schneien, und der Wind schlug nach Westen um, so daß sich die See zusehends beruhigte. Unsere beiden guten Schiffe mußten allerdings noch viele heftige Stöße aushalten, unter denen jedes gewöhnliche Fahrzeug zertrümmert worden wäre, aber im Vergleich zu den früheren konnten diese Stöße wahrlich schwach genannt werden, und so erwachte die Hoffnung auf ein glückliches Entkommen aus der großen Gefahr doch wieder in unseren Herzen.

Im Dunkel der Nacht waren wir durch eine Reihe Eisberge hindurchgeführt worden, die wir schon am Morgen in Luv in weiter Ferne erblickt hatten, und da diese die größeren Eisschollen etwas zurückhielten, konnten wir leichter durch das Packeis hindurchkommen. Schließlich gelang es mir auch, in einem Boot zur „Terror" hinüberzurudern, denn ich war in großer Sorge um dieses Schiff, weil ich wußte, daß es viel mehr beschädigt war als die „Erebus", obgleich alle Segelmanöver mit ganz besonderer Sorgfalt und Umsicht durchgeführt worden waren.

Das Ruder erwies sich als vollständig unbrauchbar, und der Steven war ganz verbogen und verzogen. Das Einsetzen des glücklicherweise vorhandenen

Ersatzruders war daher äußerst schwierig und nur dank sehr günstiger Umstände zu bewerkstelligen. Die übrigen Schäden erschienen weniger bedeutend; auch waren wir ebenso erfreut wie erstaunt bei der Entdeckung, daß die beiden Schiffe, denen der Sturm so fürchterlich mitgespielt hatte, noch ebenso wasserdicht waren wie zuvor. Diese erfreuliche Tatsache verdanken wir in erster Linie der außerordentlich starken Bauart der Schiffe und in zweiter der zuverlässigen Art, mit der die Ladung in den Räumen verstaut war."

Das Ergebnis all dieser Mühen ist im Grunde erschreckend gering. Mehr als 1500 Kilometer haben sie sich in wochenlanger Fahrt hindurchgearbeitet, ohne dem eigentlichen Forschungsziel näher gekommen zu sein. Am 22. Februar kann Ross in seinem Tagebuch vermerken:

„Der Eisrand stieg gegen Süden sachte und gleichmäßig an, und wir glaubten, die Andeutung von sehr hohen, vollständig schneebedeckten Gebirgsmassen zu erkennen. Aber diese Andeutungen von Land sind auf große Entfernungen so unsicher, daß ich keine bindende Behauptung aufstellen möchte."

So vorsichtig formuliert der Forscher das beinahe einzige Resultat dieser anstrengenden Reise. Immerhin hat er 78° 10' erreicht und ist damit für die nächsten sechzig Jahre am weitesten bis zum Südpol vorgedrungen. Ross will die Reise abbrechen und nimmt Kurs auf die Falklandsinseln. Aber auch jetzt geht die Fahrt nicht ohne Zwischenfälle. Immer wieder wechseln eisfreie Strecken mit Treibeis; Nebel, Sturm und Schneegestöber lassen die Schiffe nur langsam vorankommen.

„Plötzlich, es ist der 12. März" — berichtet Ross — „sahen wir dicht vor uns ein wahres Ungeheuer von einem Eisberg. Sofort wurde nach Steuerbord gebraßt, in der Hoffnung, luvwärts an dem Eisberg vorüberzukommen. Aber in demselben Augenblick, wo diese Wendung ausgeführt worden war, sahen wir die „Terror" direkt auf uns zukommen. Sofort erkannte ich, daß es dem Schiff unmöglich sein würde, an uns und an dem Eisberg vorüberzukommen, daß also ein Zusammenstoß unvermeidlich war. Ich ließ so rasch, wie überhaupt möglich war, backbrassen; aber der Stoß, mit dem die „Terror" auf uns prallte, war doch so heftig, daß wir fast alle zu Boden stürzten. Unser Klüverbaum, der Fockmast und ein Teil der Takelage wurden weggerissen. Das Takelwerk des einen Schiffes verwickelte sich in das des anderen, und beide Schiffe bildeten schließlich nur noch eine zusammenhängende verwirrte Masse, die nun hilflos und mit großer Geschwindigkeit auf den Eiskoloß in Lee zutrieb. Wir waren in einer wahrhaft verzweifelten Lage.

Bei dem hohen Seegang stießen die beiden Fahrzeuge fortwährend gegen-

einander, und auf der Leeseite kam das entsetzliche Eisungeheuer immer näher heran. Hochauf brandeten die Wogen um den Eisberg her und schleuderten ihren weißschäumenden Gischt an den senkrecht abfallenden Eiswänden wild empor. Bisweilen erklomm die „Terror" einen Wogenkamm und stieg dabei so hoch, daß wir fast seinen Kiel sehen konnten; dann kamen wir an die Reihe, während gleichzeitig Säcke und Boote und alles, was zwischen uns hineingeriet, wie eine Nuß in einem Nußknacker, jählings zerbrochen und zermalmt wurde. Schließlich kamen wir indes doch wie durch ein Wunder voneinander los, ehe wir dicht zu dem Untergang drohenden Eisberg hingetrieben worden waren, und mit unendlicher Freude sahen wir die „Terror" ohne Unfall an dem äußeren Ende vorbeifahren. Aber die „Erebus" war nur noch ein Wrack. Es war unmöglich, Segel zu setzen oder das Schiff vorwärts zu bringen. Auch war kein Platz zu einer Wendung da, denn wir waren dem Eisberg jetzt ganz nahe. Die daran brandenden Wogen prallten heftig auf uns zurück. Die einzige Möglichkeit, uns aus dieser furchtbaren Lage zu befreien, war das gefährliche Manöver, achteraus zu fahren, ein Mittel, das bei solchem Sturm und solchem Seegang nur durch die Gefahr, im nächsten Augenblick vom Eisberg in Atome zerschmettert zu werden, entschuldigt werden konnte. Das Schiff schlingerte heftig, und so oft die unteren Rahen gegen den Eisberg stießen, der jetzt hoch über unseren Köpfen dicht vor uns aufragte, fürchteten wir, die Masten über Bord gehen zu sehen. Das Setzen des Großsegels war also mit größter Gefahr verbunden. Aber der Befehl mußte gegeben werden, und meine Seeleute zeigten sich auch hier als Helden. Leicht und gewandt, als sei keine Gefahr vorhanden, kletterte die Mannschaft ins Takelwerk, um mit größter Mühe das Großsegel von der Rahe loszumachen. Mehrmals wurde es von den Rahen wieder weggerissen. Der Sturm und das Meer brüllten und tobten, es war fast unmöglich, Befehle zu erteilen oder sie zu hören, und dreiviertel Stunden vergingen, bis die Aufgabe glücklich ausgeführt war, ein Kunststück, dessen sich wohl kaum irgendein Seemann unter ähnlichen Verhältnissen rühmen kann. Nun ging es achteraus, während die Boote von Deck gespült wurden und die unteren Rahen gegen die Wände des Eisbergs stießen. Und siehe da, nach Ablauf von wenigen Minuten hatten wir das westliche Ende des Eisbergs erreicht! Nur eines bewahrte uns davor, vollständig zermalmt und zerschmettert zu werden: die Wucht, mit der die von dem Eisberg zurückbrandenden Wogen auch uns immer wieder mit zurückrissen.

Kaum waren wir indes an dem Koloß vorüber, als auch schon eine neue Gefahr in Form eines zweiten Eisberges dicht hinter uns auftauchte, also ge-

rade in der Richtung, in welcher wir jetzt steuerten. Die Schwierigkeit für uns bestand nun darin, das Schiff zu wenden, um zwischen den beiden Eisbergen hindurchzusegeln — und zwar durch eine Öffnung, die nicht größer war, als die dreifache Breite des Schiffes. Aber es gelang uns doch; nachdem wir mehrere Minuten mit dem Wind gesegelt waren, fuhren wir in die enge Öffnung hinein, zwischen den senkrechten Wänden der Eisberge mitten durch die hochaufschäumende, kochende Brandung hindurch, und schon nach wenigen Augenblicken befanden wir uns in ruhigem Wasser in Lee von den Eisbergen."

Um diese Lage noch besser verstehen zu können, wollen wir noch hören, was Davis, der zweite Steuermann an Bord der „Terror", berichtet: „Die ganze Zeit über waren wir miteinander auf die Eisberge zugetrieben worden, und als wir schließlich von der „Erebus" freikamen, befanden wir uns dicht unter einem wahren Ungeheuer von Eisberg. Ein furchtbarer Zusammenstoß und der Tod schien unvermeidlich. Es blieb uns nichts anderes übrig, als einen Versuch zu machen, auf den dunklen Schatten loszusteuern, auf den wir vorher aufmerksam geworden waren. Vielleicht war dort eine Öffnung. Mit Backbordhalsen sausten wir durch die dunkle Nacht dahin. Gleich darauf fuhren wir an dem ersten großen Eisberg vorüber, und zwar so dicht, daß wir von den Wogen, die über uns hinwegspülten, vollständig durchnäßt wurden. Jeden Augenblick erwarteten wir, aufs Eis aufzuprallen. Hart Steuerbord! ertönt es vom Ausguck. Da glaubten wir alle, es sei zu Ende. Hart Steuerbord! Klar zum Halsen! Rund achter! ertönt es wieder. Alle Mann flogen an die Brassen, obgleich meiner Ansicht nach nicht mehr ein einziger an Bord war, der nicht alle Hoffnung aufgegeben hätte. Das Schiff flog wie ein Kreisel herum — und fuhr durch eine Öffnung, die nicht größer war als die doppelte Breite des Schiffes, zwischen zwei Eisbergen hindurch.

Wir waren gerettet! Aber der nächste Ruf lautete: Wo ist die „Erebus"? Über der eigenen dringenden Gefahr hatten wir unsere Kameraden vollständig vergessen. Aller Augen starrten in die finstere Nacht hinein. Dann brannten wir ein Blaulicht ab, und gleich darauf erhielten wir Antwort. Nun wußten wir, daß auch die anderen gerettet waren — was in Anbetracht der schrecklichen Unbill, der die „Erebus" ausgesetzt gewesen war, keiner von uns mehr zu hoffen gewagt hatte.

Danach drehten wir bei, um den Tagesanbruch abzuwarten. Sobald es hell genug war, meldeten uns die anderen, es stehe alles gut, und sie seien selbst imstande, ihren Schaden auszubessern. Wir antworteten, daß es bei uns Gott sei Dank gerade so sei. So waren wir diesmal noch dem Tode entronnen, aber

sicherlich könnte man tausend Südpolarreisen unternehmen, ohne auch nur halb so vielen Gefahren ausgesetzt zu werden."

Wieder einmal war das Glück mit mutigen Männern gewesen. Am 6. April werden die Falklandinseln ohne weiteren ernsten Zwischenfall erreicht.

Was er sich vorgenommen hatte — den magnetischen Pol zu betreten —, was ihm so glänzend am Nordpol geglückt war, hatte Ross nicht ausführen können. Auch hatte die Eisbarriere seine flotte Fahrt nach Süden verhindert.

Trotzdem hatte Ross gewaltige Entdeckungen gemacht: das ständig eisfreie Rossmeer, die Vulkane Erebus und Terror, das Admiralitätsgebirge und die Eisbarre, die ihm zu Ehren Ross-Schelfeis heißt.

Als Sir James Ross im Jahre 1862 im Alter von 62 Jahren starb, waren durch seine Forschungen vor allem die Voraussetzungen für alle weiteren Südpolangriffe geschaffen und der Weg frei gemacht für Amundsen, Scott und Byrd.

Zwei Jahre später wurden die beiden sturmerprobten Forschungsschiffe „Erebus" und „Terror" zu neuer Polarfahrt hinausgeschickt. Im Mai 1845 sandte England eine Regierungsexpedition unter der Leitung des erfahrenen Polarreisenden Sir John Franklin in die Arktis *, der in den folgenden Jahrzehnten vor allem die Aufmerksamkeit der wissenschaftlichen Welt galt.

Diese beiden Schiffe, die sich im Südpolargebiet so hervorragend bewährt hatten, wurden in der Arktis unseligerweise vom Unglück verfolgt. Sowohl die „Erebus" wie auch die „Terror" blieben mit ihren gesamten Besatzungsmitgliedern jahrelang verschollen. Obgleich über 100 Hilfsexpeditionen nach ihnen suchten, wurde keiner mehr lebend gefunden.

Erst in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erinnert man sich wieder der lang vernachlässigten Gebiete im Süden. 1874 drang das erste Dampfschiff, die „Challenger", unter G. St. Nares über den Südpolarkreis hinaus. Und dann war es vor allem der Leiter der deutschen Seewarte in Hamburg, Georg von Neumayer, der unermüdlich auf die Notwendigkeit einer Durchforschung der Antarktis hinwies.

1895 betraten zum ersten Male Menschen das antarktische Festland und wenig später kam es auch zur ersten Überwinterung in diesem Gebiet, wo die Temperaturen bis auf minus 60° und mehr sinken — als niedrigste ist 69° gemessen worden — und das mit seinen Stürmen und Nebeln noch härtere Anforderungen an die menschliche Widerstandskraft stellt als der Nordpol.

* Siehe: Grotewahl, Die Eroberung des Nordpols. 192 Seiten, mit vielen Zeichnungen. Verlag Robert Bardtenschlager.

Als der Schwede Adolf Erik Nordenskjöld, der 1878/79 als erster die Nordostpassage – das heißt, den Seeweg längs der nördlichen Küsten von Europa und Asien und durch die Beringstraße nach China – befahren hatte, im Jahre 1891 zu einer Südpolarreise rüstete, erschien bald nach Bekanntwerden seines Plans eine kurze Notiz in allen größeren Zeitungen der Weltpresse, die besagte, daß leider wegen Geldmangels die Expedition nicht zustande kommen würde.

Der junge Belgier de Gerlache war beim Lesen seines Brüsseler Blattes ebenfalls auf diese Meldung gestoßen und schrieb umgehend an Nordenskjöld. Er bot diesem seine Hilfe an, versprach den Gedanken in Belgien populär zu machen und durch Sammlungen und Spenden dem Schweden zusätzliche finanzielle Mittel zu verschaffen.

Doch Nordenskjöld hielt es nicht für nötig, de Gerlache überhaupt zu antworten.

Enttäuscht, daß ihm der große Nordenskjöld die kalte Schulter gezeigt hatte, aber völlig von der Durchführbarkeit seiner Idee überzeugt, beschloß der belgische Leutnant, ein solches Unternehmen auf eigene Faust zu starten. Immerhin dauerte es sechs Jahre, bis er die erforderlichen 300000 Goldfrancs aufgebracht hatte.

Am 16. August 1897 verließ er Antwerpen mit der „Belgica". An Bord des Expeditionsschiffes traf man Norweger, Polen, Rumänen, Schweden und Wallonen, und die Verständigung war daher nicht leicht. In Rio de Janeiro stieg der aus den Vereinigten Staaten von Amerika gekommene Arzt Dr. Frederick A. Cook zu, und erhöhte noch das Sprachengewirr. Obwohl kein einziger Deutscher dabei war, wurden alle Kommandos und Befehle in Deutsch gegeben, der einzigen Sprache, die alle verstanden.

Unter den Teilnehmern befand sich auch der Norweger Roald Amundsen (* 1872, † 1928) als zweiter Offizier der „Belgica".

Sowohl Cook wie Amundsen gaben auf dieser Reise ihr Debut und sollten später die Geschichte der Polarforschung entscheidend beeinflussen, Dr. Frederick Cook als Widersacher Pearys im Kampf um den Nordpol, Amundsen als Entdecker der Nordwestpassage und des Südpols.

Schon auf der Hinfahrt bewies Cook seine uneingeschränkte Kameradschaft.

Während eines heftigen Sturmes im Südlichen Eismeer schlugen hohe Brecher über das Deck, und die dort gestaute Kohle wurde vor die Speigatten gespült. Da beorderte der Kapitän einige Matrosen zum Freimachen der Abflußlöcher. Auf dem wild schlingernden Schiff verrichteten die Seeleute ihre Arbeit auf den Knien, da es unmöglich war, sich aufrecht zu halten. Die Seen gingen über die Männer hinweg, und in wenigen Minuten waren sie bis auf die Haut durchnäßt. Plötzlich wurde ein Matrose von einer riesigen Welle erfaßt und ihm der Boden unter den Füßen weggerissen. Trotz der hohen Reling und der Strecktaue, die man des schweren Sturms wegen der Länge nach über Deck gezogen hatte, damit die Männer sich daran festklammern könnten, wurde er über Bord gespült. Leinen, die man ihm zuwarf, bekam er nicht zu fassen, und schon drohten seine Kräfte in dem eisigen Wasser zu erlahmen. Er war dem Ertrinken nahe. Cook, der erkannte, daß der Mann um sein Leben rang, es allein aber nicht schaffen würde, sprang nun – ohne einen Augenblick zu zögern – ihm nach in das tobende Element. Es gelang ihm, den Matrosen noch vor dem Versinken zu packen, und beide wurden glücklich an Bord gehievt.

Auch Amundsen wurde von de Gerlache als ein Expeditionsmitglied geschildert, das die anderen an Umsicht, Tatkraft und Zähigkeit weit überragte. Mit untrüglicher Sicherheit meisterte er die schwierigsten Eisverhältnisse, und es war nicht zuletzt seinem Fingerspitzengefühl zu verdanken, daß de Gerlache mit der „Belgica" soweit südwärts kam.

Das Arbeitsgebiet der Expedition umfaßte den westlichen Teil der Graham-Halbinsel. Erstmalig überwinterte ein Schiff im Packeis. Wenn man die Originalberichte durchstudiert, hat man fast den Eindruck, als wenn de Gerlache von vornherein die Absicht gehabt hätte, diese Überwinterung durchzuführen, sicherheitshalber aber davon weder seine Geldgeber noch seine Besatzung unterrichtete. Er hatte nämlich sein Schiff, einen ehemaligen norwegischen Robbenfänger – das also schon ein Eismeerfahrzeug war – noch zusätzlich mit einem Eissteven aus Hartholz und in der gesamten Wasserlinie mit Eisenplatten versehen lassen. Ungeachtet der unzähligen und zum Teil unerwarteten Schwierigkeiten, die einem so kleinen und trotz aller Verstärkungen gebrechlichen Fahrzeug und seiner Besatzung immer aufs neue drohten,

brachte de Gerlache dennoch diese Überwinterung glücklich und unbeschadet hinter sich.

Die Belgia-Straße wurde entdeckt und vermessen. Vielleicht war es dieselbe, die der deutsche Kapitän Eduard Dallmann 1873 mit seinem Segler-Dampfschiff „Grönland" auf Robbenfang als Bismarck-Straße durchfahren hatte. Leider waren Dallmanns Navigationsunterlagen zu ungenau, um dies mit Sicherheit festzustellen.

Cook stellte in seiner Eigenschaft als Arzt eine Reihe medizinischer Untersuchungen an. Dabei beschäftigte ihn vordringlich die psychologische Seite, die Einwirkungen des Polartages und der Polarnacht auf das menschliche Gemüt. Ihre veränderliche Lebensweise, Kleidung, Ernährung, Widerstandsfähigkeit gegen Kälte und Sturm: das alles waren Fragen, denen er Schritt für Schritt nachging.

So verbrachte er beispielsweise eine ganze Nacht ohne Zelt auf dem blanken Eis, nur in einen pelzgefütterten Schlafsack gehüllt, um an sich selbst ein Experiment zu machen. Er wollte erproben, ob es möglich sei, tagelang ohne Zelt zu übernachten, ohne zu erfrieren. Natürlich würden Zelte bei Vorstößen immer mitgeführt werden; aber es konnte ja sein, daß man das schützende Dach einmal zurücklassen mußte und gezwungen war, ohne es auszukommen.

Wenig nur hob sich der graubraune Schlafsack vom Eis ab, und in dem diffusen Morgenlicht unterschied er sich kaum von einer Robbe. Leutnant Lecointe war ins Freie getreten, behutsam schlich er sich an den vermeintlichen Seehund heran, um ihn nicht zu verscheuchen. Vorsichtig entsicherte er das Gewehr. Wie herrlich, solch ein prächtiges Tier und direkt vor seiner Nase. Das war ein Braten für Wochen!

Lecointe blieb stehen, hob die Waffe und zielte. Aber der Schuß fiel nicht. Soeben hatte die Robbe sich bewegt und seltsamerweise eine Stellung eingenommen, die bei diesen netten Tieren ganz unüblich war. Der Leutnant ließ das Gewehr sinken, ging ein paar Schritte näher und — — blieb mit offenem Mund stehen. Aus dem Schlafsack schälte sich langsam und vorsichtig Cook. Das war noch einmal gut gegangen! Es hätte nicht viel gefehlt und er hätte Cook erschossen.

Und Cooks Hilfe sollte der Expedition noch wichtig werden. Offensichtlich war die „Belgica" zu spät ausgefahren. Sie traf recht bald auf ungünstige Eisverhältnisse. Im März war sie völlig von Eis umschlossen. Am 17. Mai begann die antarktische Nacht, die Sonne verschwand für siebzig Tage unter dem Horizont. Eispressungen drängten gegen die Bordwand. Aber sie hielt

stand. Schwer jedoch setzte der Polarwinter den Männern zu, die darauf nicht vorbereitet waren. Vor allem war es Skorbut, der einen nach dem anderen ergriff. Hier war Cook unentbehrlich.

Endlich im Juli tauchte die Sonne wieder auf. Aber Wochen und Monate vergingen, ohne daß das Schiff vom Eis freikam. Erst im März 1899 gelang der Ausbruch und die Rückkehr in die Heimat. Abgesehen von wichtigen Vermessungen, die hatten durchgeführt werden können, hatte diese Expedition ihr Ziel, eine Durchfahrt von der Westküste der Graham-Halbinsel zur Weddellsee zu finden, also nachzuweisen, daß dieses Land in Wirklichkeit eine Insel war, und außerdem den magnetischen Südpol zu betreten, keineswegs erreichen können.

Noch während die Männer der „Belgica" um ihr Leben kämpften, war eine weitere Expedition unter der Führung des Norwegers Borchgrevink in das Polargebiet aufgebrochen.

Von 1899/1901 durchforschte er das von Ross entdeckte Victoria-Land westlich des Rossmeeres. Er überwinterte am Kap Adare, fuhr im Frühling an der Rossbarre entlang und fand die Walfischbucht mit einer Aufstiegsmöglichkeit aufs Schelfeis. Dort landete er, erklomm die gewaltige Eisschranke und drang auf ihr bis zum 79. Breitengrad vor.

Universitas Antarctica

Bis auf eine kleine, private Forschungsreise Dallmanns 1873/74 hatte sich Deutschland bisher noch nicht aktiv an der Südpolarforschung beteiligt. Zwar hatte Gauss schon seine bedeutungsvolle Theorie des Erdmagnetismus, die sich als so fruchtbar erwiesen hatte, aufgestellt, aber die praktische Auswertung hatte Deutschland bisher anderen Staaten überlassen.

Dabei war Deutschland seit seiner Vereinigung zum einheitlichen Kaiserreich im Jahre 1871 infolge der ständig wachsenden Industrie und Wirtschaft, durch seine Kolonien und den Überseehandel zu einer Weltmacht aufgestiegen, und es lag nahe, daß es sich nun auch an kulturellen Aufgaben beteiligte, die dem Wohl der zivilisierten Menschheit dienen.

Der Gelehrte, Professor Dr. Erich von Drygalski, wies mit Nachdruck darauf hin, daß die letzten großen Erfolge von Ross und Dumont d'Urville – wie er sich ausdrückte – durch deutsche Geistesarbeit entstanden waren, und daß es mithin für Deutschland eine nationale Ehrenpflicht sei, in der Wiederaufnahme antarktischer Forschung hinter anderen Nationen nicht zurückzustehen.

Drygalski, der selbst schon in Grönland gewesen war, verstand es, Wissenschaftler, amtliche Stellen und nicht zuletzt die Öffentlichkeit derart zu begeistern, daß seine Broschüre „Auf zum Südpol!" bald nach Erscheinen vergriffen war.

Der Reichstag beschloß nun, die Kosten einer Expedition zu tragen und mit ihrer Durchführung von Drygalski zu betrauen.

Georg von Neumayer, Direktor der deutschen Seewarte in Hamburg, war ein weiterer nimmermüder Werber für diese Idee. Er wies auf die Wichtigkeit wissenschaftlicher Reihenbeobachtungen hin und verlangte sogar, daß gleichzeitig an möglichst vielen Stellen der Erde – vor allem in den Polargebieten – laufend Messungen und Beobachtungen durchgeführt werden sollten. Von Neumayer wurde so der geistige Urheber der Internationalen Polarjahre, eine Idee, die ihre schönste Vollendung im dritten Polarjahr, dem Geophysikalischen Jahr 1957/58 finden sollte.

Schon 1902 fand Neumayers Gedanke der internationalen polaren Zusammenarbeit im Ausland großen Anklang; gleichzeitig mit Drygalski lief von englischer Seite eine Expedition unter Scott und von schwedischer eine unter Nordenskjöld mit gleichem Programm aus.

Mit der „Gauß", einem Dreimast-Marssegel-Schoner mit Dampfhilfsmaschine, der eigens für die Expedition auf der Howaldts-Werft in Kiel gebaut worden war, griff Drygalski den Südkontinent zwischen Enderby- und Adélie-Land an. Hier war der Küstenverlauf noch völlig unbekannt. Es könnte immerhin sein, daß er, Drygalski, eine Bucht – ähnlich der Ross- oder Weddell-See – vorfände.

Aber noch ehe von Drygalski den Polarkreis überschritt, wurden die Meerestiefen rasch geringer, und kaum hatte er den Festlandsockel durch Lotung festgestellt, da saß die „Gauß" im Eis fest. Das warf nun keinesfalls Drygalskis Pläne über den Haufen, denn damit hatte man rechnen müssen.

Der Winter ist außerordentlich stürmisch und kalt. Aber die aus Eis errichteten Beobachtungshütten bieten den Forschern genügend Schutz, so daß man in aller Ruhe arbeiten kann.

Da sie das ganze Jahr über an derselben Stelle liegenbleiben, die „Gauß" auch während schwerster Orkane im Winter nicht vom Packeis zerdrückt wird, hat man gewissermaßen eine Dauerbeobachtungsstation und ein festes Laboratorium. Somit ist die Möglichkeit gegeben, vom unbeweglichen Laboratorium aus die ganzen geophysikalischen Untersuchungen über den Zeitraum von zwölf Monaten durchzuführen.

Die meteorologischen Ergebnisse sind so zahlreich und gründlich, daß Meinardus daraus später die Dicke des antarktischen Inlandeises berechnen kann.

Besonders rührig ist der Erdmagnetiker Dr. Bidlingmaier, der seine beiden Magnethütten auf dem Meereis in der Nähe der „Gauß“ aufgebaut hat. Damit man sich im Nebel nicht verirrt, werden vom Schiff zu den einzelnen Beobachtungshäusern Taue gezogen. In der Stille und Muße der Winternacht erfindet der Gelehrte seinen Bidlingmaierschen Doppelkompaß, ein wichtiges Instrument zur Bestimmung des Erdmagnetismus. Mit diesem Doppelkompaß hat nur der Wissenschaftler umzugehen. Der Seemann und Nautiker braucht ihn nicht. So benutzte ihn z. B. der Verfasser 1922/23 zur magnetischen Vermessung der Ostsee und konstruierte ihn 1929 für die Arktisfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ um.

Das ganze Jahr über wird auch ozeanographisch gearbeitet. Als besonders ergiebig und interessant erweisen sich die Sammlungen des Biologen, der eine Reihe neuer Planktonarten findet und die Erfahrung macht, daß unter den bekannten, in heimischen Gewässern lebenden, einige davon sogar auch hier anzutreffen sind. Endlos ist die Zahl der Krebse, Seeigel, Quallen, Muscheln, Fadenwürmer, Korallentierchen und Fische.

Sehr schwierig ist es, die Pflanzen- und Tierwelt im Winter mit dem Schleppnetz unter dem Eis hochzuholen, hierbei nun leisten die reizenden Pinguine Pionierarbeit in des Wortes wahrster Bedeutung:

Am Bug und Heck des Schiffes werden Löcher ins Eis gehackt. Jonathan, der zutraulichste und — wie wir sehen werden — gelehrigste Pinguin, bekommt den Auftrag, eine Leine unter dem Eis von vorn nach achtern zu ziehen, woran das Netz befestigt werden soll. Der Biologe Dr. Gazert bindet also Jonathan die Schnur um den linken Fuß und wirft ihn ins Eisloch am Bug. Natürlich weiß Jonathan zunächst nicht, worum es eigentlich geht und kommt mehrfach ganz verdattert und mit dämlichem Gesicht im selben Eisloch wieder hoch. Erbarmungslos aber wird er immer wieder untergetaucht, bis er begriffen hat und mit untrüglichem Instinkt das zweite Eisloch am Heck findet. Dort kommt er an die Oberfläche, das Tau noch fest am Bein. Siegesbewußt, der Wissenschaft gedient zu haben, steigt er aufs Eis.

Dies Manöver wird fast täglich wiederholt, bis Jonathan so dick wird — jedesmal gibt es für ihn natürlich eine Sonderzulage — daß die Löcher erweitert werden mußten.

Schnatternd und flügelschlagend bringen seine Artgenossen ihren Beifall zum Ausdruck; Jonathan genießt Sonderrechte, denn in diesem Fall verzichten die Forscher darauf, ihn abzubalgen und aufzuessen. —

Das ganz Besondere aber in dem vielseitigen Expeditionsprogramm bilden die Feststellungen über das Eis, sowohl des Inland- wie auch des Meereises,

sein Wachstum, Abschmelzen, seine Strukturänderung und Bewegung. Diese Untersuchungen obliegen dem Glaziologen von Drygalski persönlich. Mit Schmunzeln wird der Berliner Bezeichnungen wie „Tempelhofer Feld“ für eine Eisfläche, „Hallesches Tor“ und „Kreuzberg“ für besonders typisch geformte Eisberge im Expeditionsbericht lesen.

Auf Schlittenvorstößen erreichen die Forscher das 95 Kilometer entfernte Festland, das Drygalski Kaiser-Wilhelm II.-Land tauft. Er findet ferner einen 300 Meter hohen Basaltkegel, einen erloschenen Vulkan, den „Gaußberg“ und stellt an ihm den rapiden Rückgang der Vereisung in den letzten Jahrtausenden fest.

Auch ein Fesselballon wird zum erstenmal in der Polarforschung eingesetzt.

Als der Schoner im nächsten Sommer sein Standquartier verläßt, bleibt als äußere Erinnerung inmitten makelloser Weiße ein — riesiger Schmutzfleck zurück.

Sehr unterschiedlich wurde zur damaligen Zeit Drygalskis Polarunternehmung beurteilt.

Viele hatten erwartet, daß er einen Vorstoß zum immer noch nicht erreichten geographischen Südpol machen werde, und waren nun enttäuscht, daß er keine hohen südlichen Breiten erreicht hatte.

Kein schöneres Zeugnis aber konnte der Expedition ausgestellt werden, als die Bezeichnung UNIVERSITAS ANTARCTICA — Antarktische Universität, die sie in internationalen Forschungskreisen fortan führen sollte.

Gott lenkt!

Am Morgen des 12. Oktober 1903 lagern die Schweden Nordenskjöld und Jonassen auf einer schmalen Felseninsel, der Teufelsinsel, ihren Rücken den wilden, turmähnlichen Klippen der Vega-Insel, einem kleinen Eiland, zugewandt, das von der Nordspitze der Ross-Insel an der Südküste der Weddell-See abzweigt. Die beiden Forscher verzehren gerade ihren Frühstücks-Pemmikan und Dörrfleisch, und überlegen, ob es nicht an der Zeit wäre, nach Snow Hill zurückzukehren.

Snow Hill – Schneehügel – heißt die Insel, auf der sich das Winterlager der schwedischen Forschungsexpedition befindet, die im Oktober 1901 unter Dr. Otto Nordenskjöld mit einem wissenschaftlichen Arbeitsstab von 9 Fachleuten Gotenburg verlassen hat.

Nordenskjöld ist unschlüssig. Seine wachsamen Augen wandern übers Meer. Man kann sich einstweilen im Schutz der Küste halten, etwa bis Kap Gordon, hernach wird man weitersehen. Sie packen ihre Sachen und machen sich auf den Weg. Nordenskjöld voran auf Skiern, Jonassen mit dem Schlitten hinterdrein. Dann und wann feuert er die Hunde mit Zuruf und Peitsche an. Nordenskjöld bleibt stehen und weist auf die graue Spitze eines Vorgebirges, auf das sie nun zuschreiten. Von dort blicken sie die nach innen einbiegende Küste entlang: Punkte, winzige, dunkle Punkte.

„Steine", sagt Nordenskjöld lakonisch. Auch Jonassen fallen die Steine auf.

„Und das da", fragt er, „dort am Ufer?"

Nordenskjöld ist nicht im geringsten erstaunt: „Pinguine. Was sonst? Komm weiter."

Doch Jonassen rührt sich nicht vom Fleck. Wie gebannt steht er da und starrt: „Schätze, wir sollten lieber mal nachsehen", meint er.

„Wenn du durchaus willst, ich hab' nichts dagegen", brummt Nordenskjöld und begibt sich zum Schlitten. Mit einem Fernglas in der Hand kommt er wieder. Er setzt das Glas an die Augen, dreht ein wenig daran herum, stellt scharf ein. Plötzlich überläuft ihn ein Schauer, er fängt am ganzen Leib an zu zittern und kann die Hände nicht mehr still halten.

„Da", stößt er hervor, „sieh' selbst", und reicht das Fernglas dem anderen.

„Menschen! Wirklich Menschen!" schreit Jonassen mit wilder Freude. Ein Blick hat genügt. Sie lassen alles stehen und liegen und stürzen wie besessen darauf zu. In zwei der Punkte kommt nun gleichfalls Bewegung. Sie werden zusehends größer, nehmen schließlich Gestalt an. Zwei Männer auf Skiern.

„Heda, Holla, – Hurra, Hurra!" schallt es herüber.

Doch Nordenskjöld bleibt die Antwort im Hals stecken.

Neger – zwei Schwarze.

Wo um Himmels willen kommen die her, mitten im Herzen der Antarktis? Und wie sind sie angezogen? Von oben bis unten gleichfalls schwarz. Auf ihren Köpfen thronen steife, schwarze Mützen, wie Zylinder, und um ihre Augen tragen sie hölzerne schwarze Brillen, die ihr Gesicht wie hinter einer dunklen Maske verstecken. Struppige, schwarze Bärte hängen bis auf die Brust nieder.

Sind das Eingeborene der Antarktis?

Ein wildes, unbekanntes Naturvolk?

„Die Pistole, Herr, die Pistole", rät Jonassen und auch Nordenskjöld ist sich nicht sicher, ob er nicht die Waffe brauchen wird. Die Hunde sind von panischer Furcht ergriffen und zerren ungeduldig den Schlitten seitwärts.

Die Schwarzen sind nun ganz dicht bei ihnen. Der eine haut Jonassen derb auf die Schulter, während der andere Nordenskjöld die Hand hinstreckt.

„Tag, Otto", ruft er in reinstem Schwedisch.

„Tag, Tag", murmelt Nordenskjöld verlegen und zerbricht sich den Kopf, mit wem er es wohl zu tun hat.

„Was macht's Schiff?" forschen die seltsamen Menschen weiter.

„Weiß nicht."

„Wir auch nicht. Wie geht's drüben?"

Ob die wohl Snow Hill meinen? grübelt Nordenskjöld und fügt laut hinzu: „Danke, — bestens, in jeder Hinsicht."

Schweigen. Nordenskjöld versteht noch immer nicht. Leute von der „Antarctic" womöglich und wissen nichts vom Schiff? Wie sonderbar! Da fährt der erste fort: „Letzten Sommer wollten wir zu euch, aber es ging nicht. Wir dachten bestimmt, das Schiff würde uns abholen; aber es kam nicht. Den ganzen Winter über haben wir in einer selbstgebauten Hütte aus Stein kampiert, nördlich von hier. Jetzt sind wir wieder auf dem Weg zu euch nach Snow Hill."

Es stimmte also doch. Nordenskjöld verschlägt's die Sprache. Er ist stumm vor Staunen. Es geschehen noch Wunder. Zwar ahnt er auch jetzt noch nicht, wer die beiden sind; aber soviel ist gewiß, daß sie zur Besatzung der „Antarctic" gehören, die ihn und seine Leute vor zwei Jahren auf Snow Hill abgesetzt hatte. Und hier auf der Vega-Insel trifft er zwei Überlebende wieder! Welch Wiedersehen, welche gute, wundersame Begegnung. Und als „Kap der Guten Begegnung" finden wir heute noch jene denkwürdige Stelle auf den Karten verzeichnet.

Endlich wird das Schweigen gebrochen: „Du erkennst mich wohl immer noch nicht, was?"

„Nein, tatsächlich, ich weiß wirklich nicht . . . ." stottert Nordenskjöld fassungslos.

„Duse", stellt der Linke sich vor. Grinsend macht er eine komische Verbeugung, „der da ist Andersson, und Grunden, der dritte im Bunde, ist hinten geblieben und kocht Mittagessen."

Nordenskjöld ist wie benommen. Ihm schwirrt der Kopf. Tausendmal hat er sich ausgemalt, wie es sein würde, wenn er wieder mit anderen Menschen zusammenträfe. Ihr ungepflegter Zustand, wie müßten sie sich schämen. Und nun — wie anders ist alles — nun sind sie die Zivilisierten, die Sauberen, und jene Zwei stellen alles in den Schatten, was er sich je unter Verwahrlosung, Schmutz und Dreck vorgestellt hatte. Diese Menschen sehen aus wie Wilde,

schlimmer als Buschnigger. Was müssen sie durchgemacht haben! Ganz klein fühlt sich Nordenskjöld, und es dauert eine Weile, bis er in die Wirklichkeit zurückgefunden hat.

Jonassen aber war vorausgeeilt, auf den Dritten zu, hinten beim Zelt. Wie er den Namen Grunden hörte, gab es für ihn kein Halten mehr. Grunden war einst sein bester Freund und er fieberte vor Erregung, ihn endlich, endlich wiederzusehen. —

An diesem Abend liegen sie in dem kleinen Notlager auf der Vega-Insel noch lange wach. Sie bereiten ein Festmahl und können nicht aufhören zu erzählen. Eine Geschichte rollt vor uns ab, dergleichen die Antarktis noch nicht erlebt hat. —

Langsam und umständlich setzt Nordenskjöld die Pfeife in Brand. Genießerisch macht er ein paar lange, tiefe Züge. Dann sagt er: „Was ich gerne wissen möchte — warum kam die »Antarctic« uns im vorigen Jahr nicht holen? Vielleicht wißt Ihr drei das nicht! — Aber als man uns damals in Snow Hill absetzte, war doch alles abgemacht. Kapitän Larsen kennt die Insel, er kann sie nicht verfehlt haben! — Wenn ich bloß wüßte —"

„Klar", mischt sich Jonassen, der Walfänger, ein, „so auffällig liegt sie da, der Ross-Insel direkt vor der Nase. Wenn auch der Sund dazwischen vereist war, warum kam der Käptn nicht übers Meer? Das Schiff hat schon andre Dinge geschaukelt. Und hierher sind wir doch auch gekommen. Was mich anbetrifft, glaub' ich, das Schiff ist von den Falklands gar nicht mehr ausgelaufen."

Duse hat die beiden nicht unterbrochen. Jetzt schüttelt er bedächtig den schwarzen Kopf: „Irrtum. Ihr seid schwer im Irrtum. Wir waren alle da, ganz termingerecht, um euch heimzuholen. Sahen sogar von Deck aus die Ross-Insel schon liegen. Aber am Ausgang des Antarktis-Sunds fing das Theater an. Die Weddell-See war zugefroren und —"

„Zugefroren ist gut", unterbricht ihn Grunden, „meterhohes Packeis, Schollen so groß wie'n Häuserblock, und davon gleich immer ein paar aufeinander. Larsen hat die »Antarctic« wild hergenommen und geboxt wie verrückt, war aber nichts zu machen."

„Mensch", schreit Nordenskjöld auf, „Ihr wart da, Ihr seid wirklich gekommen? Warum hat uns denn keiner Nachricht geschickt? Vor Sorge sind wir bald wahnsinnig geworden!"

„Die Nachricht sind wir, Otto", läßt sich Duse vernehmen, und als der andere ihn ungläubig anstarrt, fährt er fort: „einer mußte euch doch Bescheid sagen, daß es nichts wird mit der Heimfahrt. So setzte Larsen uns drei an

der Hoffnungsbucht ab, am Westufer des Antarctic-Sunds, und wir machten uns auf den Weg nach Snow Hill."

„Weiter, weiter und dann", drängt Nordenskjöld ungeduldig. „Aber ihr kamt ja nicht!"

„Nein, allerdings, wir kamen nicht. Hätten wir ein Boot gehabt, wär alles anders gewesen. So aber", er zuckt die Schultern, „mein Gott, du weißt doch selbst wie's hier herum ausschaut. Übers zugefrorene Weddell-Meer ging's noch ganz gut. Wir hatten Schlitten und genug Proviant, — und da war die Vega-Insel. Tja, und dann — der Sund, der verdammte Sidney-Herbert-Sund war nämlich offen. Die Strömung ließ ihn nicht zufrieren. Alles, was wir gebraucht hätten, wäre ein Kajak gewesen, ein kleines Kajak, oder irgendein Boot, ganz gleich was, aber so konnten wir nicht rüber zur Ross-Insel. Wir sind wieder umgekehrt zur Hoffnungsbucht. Dort haben wir überwintert. Mit Wiederkehr der Sonne haben wir uns erneut aufgemacht und sind nun gerade auf dem Weg zu euch."

Nordenskjöld ist tief beeindruckt. Das Unmögliche hat man also unternommen, um Snow Hill Nachricht zu geben. Diese drei bärtigen Gesellen da vor ihm waren von allen am schlechtesten drangewesen. Auf halbem Weg zwischen Schiff und Station, ohne Ausrüstung und — ohne Hoffnung. Larsen wähnte sie auf Snow Hill sicher und hatte die Anker gelichtet. Das Schiff durfte nicht einfrieren, darauf war man nicht eingerichtet. Wie konnte man an Bord ahnen, daß die Leute Snow Hill nicht erreichen würden und gezwungen waren wie Robinson zu leben?

Drei Männer in langer, eisiger Winternacht in einer aus Steinen errichteten kleinen Hütte. Wie die ersten Menschen stehen sie der tödlichen Umwelt gegenüber. Pausenlos heulen die Stürme um ihr Lager; jeder, der sich ohne Sicherung in den Nebel hinauswagt, ist verloren; wer sich in der Eiswüste verirrt, muß alle Hoffnung fahren lassen.

Jonassen hat die Fassung wiedererlangt. „Mann", sagt er und in seinen Augen schimmert es verräterisch, „wenn wir das gewußt hätten, wenn wir auch nur einen Schimmer einer Ahnung gehabt hätten — so nah von euch — ganz Snow Hill hätten wir auf den Kopf gestellt, um euch rauszuholen."

„Und", spinnt Nordenskjöld den Faden weiter, „wenn Jo und ich nicht Lust auf eine Erkundungstour verspürt hätten, säßet ihr da und wartet bis zum Jüngsten Tag."

„Ach", sagt der eine Robinson, „irgendwann wäre schon mal ein Kreuzer gekommen. — Am schlimmsten war's in den ersten Wochen, allmählich hat man sich dran gewöhnt. Hab nie geglaubt, daß man soviel Zeit hat."

Doch Nordenskjöld gibt sich noch nicht zufrieden.

„Nehmen wir einmal an", überlegt er, „die »Antarctic« ist gut nach den Falklands gekommen. Das war im vorigen Sommer. Inzwischen ist noch ein Winter drüber hingegangen und wir haben wieder Frühling. Entweder Larsen kommt wieder — dann müßte er bald hier auftauchen — oder aber man hat uns längst abgeschrieben."

„Stimmt, Otto, so denken wir auch, bleibt gar keine andere Wahl", nicken die Robinsons, „drum sind wir auch noch so engelsgeduldig."

Sie schlafen alle zusammen noch eine Nacht dichtgedrängt in dem kleinen Zelt, das die drei auf ihrem Marsch von der Hoffnungsbucht nach Snow Hill unterwegs am „Kap der guten Begegnung" auf der Vega-Insel aufgeschlagen hatten. Sie wollen sich jetzt nicht mehr trennen. Das beste wird sein, sie kehren mitsammen nach Snow Hill zurück und harren dort der weiteren Ereignisse.

Winterlager Snow Hill. Das Hallo und die Freude sind groß, als man statt zu zweit zu fünft anrückt. Duse, Grunden und Andersson, von den anderen scherzhaft Bärenhäuter genannt, werden in ihrem unwahrscheinlichen Aufzug zunächst einmal fotografiert, sonst könnte es hernach keiner glauben. Dann stellt man ihnen bereitwillig frische Wäsche und Kleider zur Verfügung, und es ist eine unbeschreibliche Wonne für sie, sich gründlich waschen und rasieren zu können. Die Veränderung, die mit ihnen vorgeht, ist erstaunlich. In kurzer Zeit haben sich die abscheulich stinkenden Schwarzen in weiße, nach herrlicher Seife duftende, zivilisierte Menschen verwandelt. Zur Krönung des Tages gibt es gebratene Kaiserpinguine.

Die Stimmung ist gehoben, die Kräfte sind gestärkt.

Drei Wochen vergehen wie im Fluge. Andersson macht mit Bodmann, dem Hydrographen und Meteorologen der Station, einen Ausflug auf die Cockburn-Inseln, von wo sie zwei junge Seehunde, 70 Kormorane und 20 Pinguine mitbringen, die ihre Vorräte strecken. Auch Otto Nordenskjöld, Professor für Geologie an der Universität Upsala und Leiter dieser schwedischen Expedition, ist nicht müßig. Mit Andersson und José Sobral, dem Argentinier, unternimmt er eine achttägige Schlittenfahrt nach der Seymour-Insel, die reiche wissenschaftliche Ausbeute bringt. Er macht die große Entdeckung, daß die Gebirge auf Graham- oder Palmer-Land eine Fortsetzung der südamerikanischen Anden sind.

Am 7. November vermerkt Nordenskjöld in seinem Tagebuch: „Es wird

zusehends heller. Wir können abends schon bei Tageslicht essen, doch macht die Landschaft noch einen ganz winterlichen Eindruck."

Er ahnt nicht, daß dies die letzte Eintragung auf der Station sein wird, denn von nun an überstürzen sich die Ereignisse.

Am Morgen des 8. November 1903 nähern sich zwei unbekannte Gestalten Snow Hill. Beim Näherkommen erkennt Duse, daß sie argentinische Uniformen tragen.

„Sobral", schießt es ihm durch den Kopf, „Sobral muß sofort her! Das sind Argentinier. Wer sonst könnte sie verstehen?"

Die beiden Offiziere bitten ihn, Nordenskjöld zu verständigen. Ihr Englisch ist gut und fehlerfrei. Die Begrüßung ist kurz und herzlich. Der Ältere stellt sich Nordenskjöld als kommandierender Kapitän Irizar, Befehlshaber des Ersatzschiffes „Uruguay", der Jüngere als Leutnant Jalour vor.

„Wir sind", so erklärt der Kapitän, „von der argentinischen Regierung beauftragt worden, nach Ihnen zu suchen. Auch Schweden hat eine Hilfsexpedition ausgerüstet, ebenso Frankreich. Sie sehen, man hat Sie nicht vergessen und läßt Sie auch nicht im Stich. Ich freue mich sehr, daß wir die ersten sein durften, die Sie fanden."

Leutnant Jalour fügt hinzu: „Unser Schiff ankert vor der Seymour-Insel und wartet dort auf Sie."

„Haben Sie eine Ahnung, Kapitän, wo die »Antarctic« steckt?" fragt Nordenskjöld.

„Leider nein, Sir, ich dachte, Sie wüßten etwas über ihren Verbleib."

Somit war es klar, daß die „Antarctic" ein zweitesmal ausgelaufen war, ihr aber etwas zugestoßen sein mußte.

„Wir werden nach ihr suchen", verspricht der Kapitän, „wenn sie bis hierher gekommen ist und vom Eis zerdrückt wurde, müssen Wrackteile zu finden sein. Vielleicht können wir die Schiffbrüchigen noch retten. Wieviel Zeit brauchen Sie übrigens, um zu packen und die Station zu verlassen?"

„Achtundvierzig Stunden dürften genügen, glaube ich", beeilt sich Nordenskjöld zu versichern. Auf keinen Fall darf man die „Uruguay" länger als nötig warten lassen.

Die Offiziere verabschieden sich und kehren zum Schiff zurück.

9. November 1903. Nordenskjöld berichtet:

„Ich höre plötzlich die Hunde draußen bellen. Sie heulen und lärmen, und ich schicke Jonassen hinaus, um nachzusehen. Der kommt aufgeregt wieder

und sagt, daß 6 Männer auf dem Hügel beim Flaggenmast stehen und, wie es scheint, aufmerksam die schwedische Fahne betrachten. Ich eile hinaus, um den Leuten entgegenzugehen. Plötzlich ein markerschütternder Schrei. Entsetzt bleibe ich stehen. Der Schrei wiederholt sich, gellend, furchtbar, schwillt an, nimmt ab. Das Echo kommt zurück und dann höre ich . . . höre ein Hurra aus rauhen Männerkehlen. Es rollt über Snow Hill, breitet sich über die ganze Insel, und inmitten der jubelnden Männer sehe ich Larsen, Larsen, den Kapitän, Larsen von der »Antarctic«. Die Verschollenen, die Totgeglaubten stehen leibhaftig vor mir. Und", so schließt der Bericht, „das Seltsamste war, daß die Schiffbrüchigen am selben Tag eingetroffen waren wie ihre argentinischen Retter."

Larsen hatte, nachdem man damals Duse, Andersson und Grunden abgesetzt hatte, einen neuerlichen Vorstoß mit der „Antarctic" gewagt; aber wieder war es schiefgegangen. Das Schiff konnte weder vor noch zurück und war vom Eis zermalmt worden. Auf der Paulet-Insel hatte die Besatzung notdürftig überwintert. Mit fünf Mann hatte der Kapitän sich aufgemacht, um im Beiboot nach Snow Hill zu gelangen. Welch unbeschreibliches Glück, daß hier alles noch genauso war wie vor zwei Jahren. Keiner, kein einziger war zu Schaden gekommen. Eine wundersame, gnädige Fügung des Himmels.

Die Letzten von der Paulet-Insel werden von der „Uruguay" abgeholt und an Bord genommen.

Als das Schiff die Anker lichtet, stehen Nordenskjöld, der Expeditionsleiter, und Larsen, der Kapitän, noch lange an Deck und sehen hinaus auf die schimmernde Bucht, wo silbrige Wellen spielen. Still und verträumt liegt der Kontinent vor ihnen. — Er hat allen Schrecken verloren.

Der Kapitän hält die Hand vor die Augen, geblendet von der unglaublichen Lichtfülle.

„Sicher werden wir uns eines Tages hierher zurücksehnen", sagt er versonnen, „der Mensch denkt und . . ."

„Gott lenkt!", flüstert Nordenskjöld. —

Die so glücklich zu Ende geführte Expedition hatte eine Fülle von Ergebnissen gebracht. Wenn auch beim Untergang der „Antarctic" manches wissenschaftliche Forschungsmaterial verloren gegangen war, so hatte doch das Wichtigste geborgen werden können. Vor allem aber hatte man Erfahrungen in der Überwinterung gewinnen können, die für spätere Zeiten von wesentlicher Bedeutung werden konnten.

Erster Angriff auf den Südpol

Dumpf hallen die Schritte über die Brücke der Dreimastbark „Discovery". Unablässig schreiten zwei Männer, bis zur Nasenspitze vermummt, die kurze Strecke auf und ab. So sehr sind sie in ihr Gespräch vertieft, daß der nun weithin vernehmbare Ruf „Eis voraus!" sie jäh aufschrecken läßt.

Das lang ersehnte Signal!

Die Hände, die sie tief in die Manteltaschen vergraben hatten, greifen zum Fernrohr. Der Kleinere steht jetzt hart an der Reeling. Man sieht ihm nicht an, daß er es gewohnt ist, die goldenen Ärmelstreifen eines Commander der Königlich Britischen Kriegsmarine zu tragen. Er hat das Gesicht eines Gelehrten, schmal und durchgeistigt. Auch will der sanfte, verträumte Ausdruck nicht recht zu einem Seemann passen.

Ganz anders sein Gefährte. Er wirkt auf den ersten Blick soldatisch. Der energische Zug um den Mund verrät Tatkraft und Energie, und alles an ihm deutet darauf hin, daß er versteht, sich durchzusetzen. Vor kurzem erst ist der junge Shackleton zum Leutnant der Kriegsmarine befördert worden. Sein Stolz, aus der reichen Zahl der Bewerber als einer der wenigen Begleiter Scotts hervorgegangen zu sein, war begreiflich. Für beide ist es das erstemal, daß sie das Eis der Antarktis erblicken.

Commander Scott läßt das Glas sinken: „Wir wollen hoffen, daß alles gut geht und daß wir die Krone nicht enttäuschen", murmelt er, den Blick immer noch starr geradeaus gerichtet. Für einen Augenblick schweifen seine Gedanken ab und er sieht im Geist noch einmal jenes schreckliche Erlebnis vor sich, als beim Ablegen des Schiffes vom Hafenkai in Lyttleton/Neuseeland, auf dem eine dichtgedrängte Menschenmenge rufend und winkend von den Welteroberern Abschied nahm, ein übermütiger, junger Matrose auf den Mast bis zur höchsten Spitze geklettert war. Lachend hatten die Leute zu ihm emporgeschaut. Begeistert reißt er die Mütze vom Kopf, will winken und – landet mit zerschmettertem Schädel auf dem Deck der „Discovery". – Eine böse Vorbedeutung!

Shackleton, der ahnt, was in dem stillen Mann neben ihm vorgeht, erwidert

zuversichtlich: „Sie wissen, Sir, daß wir alle für Englands Krone durchs Feuer gehen. Nichts wünschen wir uns sehnlicher, als den Union Jack – wo immer es geht – aufzupflanzen."

Doch Scott dämpft die Begeisterung des jungen Mannes: „Sie vergessen, mein Freund", sagt er, „daß wir außer Bernacchi alle Greenhorns sind."

Diese Bemerkung in einem solchen Augenblick berührt den jungen Draufgänger sonderbar. Sollte man nach der glänzend verlaufenen Fahrt nicht mit Siegeszuversicht an die neuen Aufgaben herangehen, statt sich die Schattenseiten auszumalen. Shackleton weiß noch nichts von der Achillesferse des großen Entdeckers. Scotts feine Umgangsformen sind kein oberflächlicher Firnis der Kultur, sondern ursprünglicher Ausdruck eines vornehmen Charakters und edlen Herzens. Er neigt zur Schwermut, und kann sich trotz aller vollbrachten Höchstleistungen nie ganz seinen pessimistischen Skrupeln entziehen. Sein Heroismus hat stets einen tragischen Zug. Sind diese menschlichen Vorzüge nicht eher ein Hemmschuh bei einem Unternehmen, das unerbittlich den Einsatz brutalster Kraft erfordert?

Knirschend schiebt sich der Bug durch die ersten Eisschollen. Eine Woche nur dauert es, bis der Packeisgürtel passiert ist und die gebirgige Festlandsküste auftaucht, nur weitere 14 Tage, um bis zur Rossbarre vorzudringen.

Wie sein Landsmann Ross findet auch Scott keine Aufstiegsmöglichkeit aufs Schelfeis. Er kehrt zur vulkanischen Ross-Insel zurück und landet zu Füßen des rauchenden Vulkans Erebus. Unverzüglich wird an der Landspitze auf festem Boden das Winterhaus errichtet, obwohl auch das Schiff in der Antarktis bleiben wird.

Während die Forschung in der Vergangenheit meist vom Schiff her ausgeführt wurde, will Scott jetzt wie schon der Norweger Borchgevink vor ihm von einem festen Stützpunkt auf dem ewigen Eis aus zu Lande zum Pol vordringen. Das bedeutet einen neuen Abschnitt in der Polarforschung.

Für den Fall, daß eine Hilfexpedition je nötig sein würde, war noch in England vereinbart worden, auf Cap Crozier – einer anderen Landzunge der Insel – einen Briefkasten zu erstellen. Dieser „Briefkasten" diente als Informationsdepot. Hier sollten alle Angaben über den Standort des Schiffes, die Lage der Winterhütte, Ankunft der Expedition und ihre Bewegungen usw. hinterlegt werden.

Der Marsch nach Cap Crozier. Stoßtruppunternehmung und erste Erprobung. Nun wird sich zeigen, ob man mit Hunden umgehen kann und auch die richtige Auswahl an Proviant und Ausrüstung trifft. Vor allem aber sollen die Männer die unmenschliche Kälte ertragen lernen und auf der Schlit-

tenreise einen Begriff der Zusammengehörigkeit und Ausdauer bekommen.

Scott wäre nur zu gern selbst mit dabei gewesen, aber sein bei einer Skiübung verstauchtes Knie braucht Ruhe.

So brechen Anfang März 1902 zwölf Mann mit zwei Schlitten und acht Hunden auf.

Nach einigen Tagen schönsten Wetters bricht ein furchtbarer Schneesturm los. Da meldet der Ausguck der „Discovery" plötzlich, daß vier Männer auf das Schiff zukommen. Ohne Schlitten, ohne Hunde, erschöpft und völlig verwirrt. Sie sind nicht imstande über ihren Marsch genau zu berichten.

Scott nimmt Wild, den ruhigsten, beiseite und erfährt nun durch eindringliches Fragen, langsam und stückweise, was passiert ist. Noch während der Gut-Wetter-Periode hatte Royds, 1. Offizier und Stellvertreter Scotts, neun Mann zum Schiff zurückgeschickt und war — nur mit zweien allein — nach Cap Crozier weitermarschiert. Die Umkehrgruppe unter Leutnant Barne hatte schon die letzten Hügel vor dem Winterquartier erreicht, als der Orkan sie überfiel.

„Wir glaubten", stammelt Wild, „ganz nahe beim Schiff zu sein und ließen alles im Stich, um so schnell wie möglich an Bord zu eilen. Plötzlich gibt der Boden unter unseren Füßen nach — eine überhängende Schneewächte — jemand muß draufgetreten sein — der Hang ist vereist und spiegelglatt — wir hatten keine Steigeisen und mit den Fellschuhen kommen wir ins Rutschen. Einer sucht Halt beim anderen — plötzlich ist Hare verschwunden — dann auch Evans. Um uns ein Getöse, als wenn die Welt untergeht. Endlich ein Vorsprung zum Anklammern. Barne macht uns verständlich, daß er mit de Quartley die beiden suchen will. Wir sollen warten. Aber sie kommen nicht wieder. Da machen wir fünf uns auf, hatte keinen Sinn länger zu warten."

„Ihr fünf?" fragt Scott, „aber wo um Himmels willen ist Vince?"

Wild zuckt die Schultern, ein Stöhnen entringt sich seiner Brust: „Abgestürzt. Wir tasteten uns Schritt für Schritt zum Schiff vor. Dann — ein senkrechter Abbruch, tief unten brandete das Meer."

In dem fürchterlichen, schwarzen Unwetter erkannte Vince die Gefahr zu spät, noch einen Schritt schob er sich vorwärts — dann verschluckte ihn das Meer. Die anderen waren starr vor Entsetzen. Sie faßten sich bei der Hand, bildeten eine Kette, so gelang es ihnen schließlich mit verzweifelter Anstrengung zum Schiff zu taumeln. —

In dreißig Minuten ist die Hilfsmannschaft bereit.

„Wild, Sie übernehmen die Führung an Land. Sie, Shackleton, machen ein Boot klar und suchen die Küste ab. Möglich, daß Vince irgendwo am Strand

oder in einer Schneewehe liegt." Scott verwünscht seine Hilflosigkeit, die ihm nur mit dem Kopf zu handeln erlaubt. Alle fünf Minuten heult die Schiffssirene. Klagend und durchdringend schickt sie ihren Ruf in die Nacht, Verunglückten und Rettern den Weg weisend.

Nach drei Stunden tauchen die ersten Vermißten auf, Lt. Barne, de Quartley und erstaunlicherweise auch Evans. Weiter geht die Suche nach Hare, der, da Evans nun hier ist, eigentlich auch noch am Leben sein müßte. Doch mit leeren Händen kommt der Hilfstrupp zurück. Auch Shackleton ist es nicht besser ergangen. Keine Spur von Vince. —

Endlich kann Scott sich ein klares Bild von den Vorgängen machen. Warum, so hatte er sich gefragt, war Royds so vorgegangen? Was hatte ihn veranlaßt, die Order zu ändern? Leutnant Barne bringt Licht in die Sache. Mit den Hunden war man nicht klargekommen. Sie blieben im tiefen Schnee stecken, weil die Schlitten zu schwer beladen waren. Royds hatte sich daraufhin entschlossen, mit zwei Begleitern nach Cap Crozier zu laufen und die anderen zurückzuschicken.

„Das sahen wir ein, Sir", sagte Barne, „wir hatten nämlich nur drei Paar Skier."

Drei Paar Ski für 12 Mann! —

Zwei Tage später geschieht das Unfaßbare: Hare ist mit einmal wieder da. Über vierzig Stunden hatte er in einer Schneewehe gelegen und — geschlafen. Er, der blutige Anfänger, hatte instinktiv das einzig Richtige getan. Er hatte sich in den Schnee gegraben und den Blizzard abgewartet. Dann war er mit frischen Kräften seelenruhig auf das Schiff zumarschiert. Der achtzehnjährige Bursche mußte eine unglaubliche Konstitution haben. Weder Hände noch Füße waren erfroren, und auch sein Gesicht zeigte keinerlei Spuren. —

Schließlich kehren auch die Männer von Cap Crozier gesund wieder.

Den „Briefkasten" hatten sie nicht einrichten können, weil mangelnder Proviant und unzureichende Ausrüstung zu vorzeitiger Umkehr zwangen.

Vince aber ist und bleibt verschwunden. So sehr man auch weiterhin nach ihm fahndet, die Antarktis gibt nicht einmal seine sterblichen Überreste frei.

Die Erfahrungen des Unternehmens „Cap Crozier" hatten bewiesen, daß mit der Antarktis nicht zu spassen ist.

So ging es nicht weiter. Wollte man an dem in England so kühn gefaßten Plan — im Frühjahr zum Südpol vorzustoßen — festhalten, mußte man noch ungeheuer viel hinzulernen.

Systematisch fing man daher an, die Polarverhältnisse zu studieren. Kleine und kleinste Schlittenreisen, die nach und nach größer wurden, verschiedene Zusammenstellung des Proviants, der Ausrüstung und der Teilnehmer. Das schwierigste war der Umgang mit den Hunden, der nie recht klappen wollte. Von den 23 Hunden lebten nur noch achtzehn. Sie waren verschiedenen Alters, ein bedauerlicher Umstand, da dies von vornherein zu Zänkereien führt. Die besten Hunde liefern die Grönländer. Scott, der dies nicht wußte, hatte eine sibirische Rasse mitgebracht.

Trotz allem — der Südpol lockt.

Die Luftlinie vom Hüttenlager zum Pol beträgt genau 1350 Kilometer. Die Polgruppe müßte also in der Lage sein, mindestens 2700 Kilometer zu bewältigen. Es ist klar, daß sie für diese gewaltige Strecke nicht allen Proviant, Brennstoff und die gesamte Ausrüstung mitschleppen kann. Scott läßt daher unterwegs Verpflegungslager anlegen. Diese Aufgabe fällt anderen Teilnehmern zu, da die Polgruppe selbst möglichst entlastet werden soll, um frisch zu bleiben und schneller vorwärtszukommen. Schon lange bevor diese den langen Marsch antritt, sind eine Reihe vorgeschobener Depots entstanden.

Da fangen die ersten an, über fürchterliche Zahnschmerzen zu klagen. Das Zahnfleisch ist unnatürlich gerötet, die Glieder schwellen an, und ihre Unlust steigert sich von Tag zu Tag.

Skorbut! — Trotz aller Warnungen Scotts hatten die Leute vorwiegend Konserven gegessen und das Frischfleisch kaum angerührt. Ein beispielloser Leichtsinn! Scott droht dem Koch an, ihn an der Spitze des Mastbaums aufzuhängen, wenn er nicht täglich mindestens einmal Robbenfleisch und Obst auf die Speisekarte setzt. Das ist durchaus kein Problem, weil es an der Küste von Robben wimmelte, die mit Leichtigkeit erlegt werden können.

Nach vier Wochen ist die Krankheit erloschen.

Am 1. November 1902 endlich tritt Scott den Marsch zum Südpol an. Als Begleiter wählt er Shackleton und den Arzt und Biologen Dr. Wilson. Sie haben zwei Schlitten und sämtliche 18 Hunde bei sich. Alles klappt wie am Schnürchen, die lange Trainingszeit hat sich bewährt.

Nach zehn Tagen überschreitet die Gruppe den 79. Breitengrad. Schon hat sie den Südrekord, den der Norweger Borchgrevink seit dem Jahre 1900 hielt, an sich gerissen. Mächtige Dreitausender tauchen zu ihrer Rechten auf, während sie selbst auf der fast ebenen Schelfeisfläche der Rossbarre südwärts ziehen. Nur gelegentlich erfährt ihr Marsch eine Verzögerung, wenn sie ein Spaltengewirr umgehen müssen.

Nach einiger Zeit geht eine Veränderung mit den Hunden vor. Sie wer-

den so schwach, daß sie nicht vermögen, weiter die Schlitten zu ziehen, obwohl die Last täglich kleiner wird. Wir können auf kein Pfund Proviant verzichten, grübelt Scott. Er bestimmt, die Schlitten um die Hälfte ihrer Last zu erleichtern, deponiert diese an sicherer Stelle, und die Hunde laufen nun wieder flotter. Nach ein paar Stunden wird Rast gemacht, während der die zweite Hälfte nachgeholt wird. Auf diese Weise vergeht kostbare Zeit, jede Strecke muß dreifach zurückgelegt werden. Wenn es in diesem Tempo weitergeht, wird man es nie schaffen!

Ein weiterer unerfreulicher Zwischenfall löst das Rätsel um den überraschend schnellen Kräfteverfall der Hunde. Zwei hatten unbemerkt einen Sack mit Robbenfleisch, der eine Wochenration für die Männer bedeutete, vom Schlitten gestohlen und aufgefressen. Und danach — welch Wunder — ging's ihnen wesentlich besser. Sie hatten solange Stockfisch gekriegt, vielleicht war der auf der Fahrt durch die Tropen schlecht geworden. Jedenfalls war es offensichtlich, daß die Tiere Skorbut hatten. Aber es gab keine Abhilfe. Hier im Inneren des Landes konnte man keine Robben mehr schießen, da diese nur an der Küste leben.

Der erste Hund verendet. Viel Futter für die übrigen bedeutet er nicht.

Die Stimmung der kleinen Gruppe ist nicht mehr die beste. Ständig haben sie wahren Heißhunger. Ist etwas mit der Verpflegung los? Ist sie nicht richtig und zweckentsprechend?

Ein neues Mißgeschick macht sie noch niedergeschlagener.

Die Petroleumkanister sind durch die Kälte undicht geworden. Fortan wird man sich auf eine einzige warme Mahlzeit am Tag beschränken müssen. Der

Hunger wird immer drohender. Mit Tabak und Zigaretten kämpfen sie dagegen an und versuchen, ihren knurrenden Magen zum Schweigen zu bringen. Scott überläßt seinen Tabakanteil den anderen, er selbst raucht Teeblätter.

Dr. Wilson macht Scott ein Zeichen. Er erhebt sich schwerfällig und folgt dem Arzt aus dem Zelt.

„Mir gefällt Ernest nicht, Scott", sagt Dr. Wilson, „er ist schrecklich apathisch und sein Zahnfleisch ist verdächtig rot. Sie wissen –"

Skorbut! schießt es Scott durch den Kopf. Furchtbar! Skorbut – das heißt Umkehr – den Rückzug antreten – lebt wohl, ihr schönen Pläne, ihr Träume und Hoffnungen!

Immerhin sind sie bis 82° 17' gekommen. 300 Kilometer weiter als je ein Mensch vor ihnen.

Der Rückweg vollzieht sich ohne dramatische Höhepunkte, wenn man vom Abschlachten sämtlicher Hunde, der Schneeblindheit Wilsons und dem beginnenden Skorbut bei Scott und dem Arzt absieht.

Am 3. Februar sehen sie die „Discovery" wieder vor sich.

Doch zunächst glauben sie an eine Fata Morgana.

Zwei Schiffe liegen dort, wo nur eins war. Dicht neben der „Discovery" ankert ein Segler. Ihr Schiff hat Gesellschaft bekommen. –

Die Engländer hatten vorsorglich eine Hilfsexpedition ausgesandt, die, vorzüglich ausgerüstet, sie abholen sollte. Alles befand sich an Bord, um ihre Lebensgeister wieder aufzufrischen. Warme Kleidung in Hülle und Fülle, Leckerbissen, Tabak, vor allem aber Post aus der Heimat. Leider fehlte das Wichtigste – Hunde. Gute, kräftige, zuverlässige Hunde. Doch was sollten Hunde noch hier, wenn man gekommen war, sie mitzunehmen.

Aber Scott wollte noch nicht nach Hause. Er beabsichtigte, noch ein weiteres Jahr im Süden zu bleiben und auf den Erfahrungen des Vorjahrs aufzubauen.

Er trennte sich von dem schwerkranken Shackleton und erforschte während der nächsten Monate das Admiralitätsgebirge, König-Edward-Land, die von ihm entdeckte östliche Begrenzung der Rossbarre, und zahlreiche Gletscher, die von der Rossbarre zum Hochplateau hinaufführen.

Einen nochmaligen Südpolvorstoß konnte er jedoch nicht unternehmen, weil hierzu Hunde unentbehrlich sind.

Mit der „Discovery" kehrt Scott 1904 nach Großbritannien zurück.

Zum Südpol: Noch 21 Meilen

„Huiii, Huiii!" singt die lange, dünne Peitsche über den Köpfen der Ponys, die über die Schneefläche jagen. Wolken pulvrigen Schnees wirbeln die Hufe auf, und die Leiber der Tiere dampfen. Die wilde Kavalkade gleitet hinein ins unendliche Weiß.

Vier Schlitten, vier Mann, vier Ponys.

Der Himmel ist blau und wolkenlos, und die Sonne malt seltsame Reflexe auf die flatternden Mähnen der Pferde.

„Hübsch, wirklich hübsch!" denkt der Mann auf dem letzten Schlitten und schnalzt mit der Zunge. „So muß Rußland im Winter sein, wenn die Steppe verschneit ist und Troikas darüber hinrasen. Nur noch die Glöckchen fehlen. Und" – spinnt er die Gedanken weiter – „wieviel mehr könnte man noch aus den scheckigen Mandschuren herausholen, wenn sie keine Last hinter sich herziehen müßten und frei laufen könnten!"

„Ho, ho! Nicht ausbrechen, Quan, mein Guter!" schreit er plötzlich und schwingt die Peitsche. Scharf reißt er die Trense, so daß das Tier sich auf-

bäumt. „Hast recht, Quan, bist eben aus anderem Holz als dein müder Bruder Chinamann. In deinen Adern fließt noch das ungebärdige Blut der Steppe."

Dreimal hat der vitale Hengst die Hanftaue schon durchgebissen. Jetzt ist er mit einem Stahlseil angeschirrt. Seine Gefräßigkeit kennt keine Grenzen. Er verspeist alles, einfach alles, was ihm vors Maul kommt. Hanftrossen sind sein Leibgericht, aber auch Leder schmeckt ihm ausgezeichnet.

Liebevoll betrachtet Shackleton das Pony. Er ist glücklich.

Seine Idee, es statt der Hunde mit Ponys zu versuchen, war also gut. Zwar brauchen die Pferde enorm viel Futter, vor allem Heu, aber es macht sich bezahlt.

Welch wunderbarer antarktischer Frühling! Am liebsten würde er die Pelzjacke ausziehen, so brennt die Sonne. Obwohl das Thermometer 12 Grad unter Null zeigt, schwitzt er mächtig. Erst vor fünf Tagen waren sie aufgebrochen, und schon liegt das erste Depot hinter ihnen.

„Brav, meine guten Pferdchen! Wenn ihr so weitermacht, wird der Südpol fallen."

Wild, Adams und Marshall sind derselben Ansicht. Keinen Augenblick hatten sie gezögert, als der wiedergenesene Shackleton ihnen vor Jahresfrist im März 1907 seinen Plan enthüllte, auf eigenes Risiko erneut dem Südpol zu Leibe zu rücken.

Seit Scott es gewagt hatte, den Südpol direkt anzugreifen, war nicht mehr der sechste Kontinent, sondern der Pol selbst der König im antarktischen Schachspiel. Hatte man sich bisher begnügt, möglichst viele Figuren — in diesem Falle Randgebiete — zu erobern, kam es jetzt darauf an, den König Südpol mattzusetzen.

Im Sommer 1905 sah es so aus, als wolle man einen Generalsturm auf den Südpol vorbereiten. Die kleine Stadt Mons in Belgien war der Schauplatz des Internationalen Weltwirtschaftskongresses. Hier versammelten sich nun die Polarforscher der ganzen Welt und hielten eine Beratung ab, wie man am besten mit vereinten Kräften den Erdpolen zu Leibe rücken könne. Man einigte sich, daß 1906 gemeinsam mit der systematischen Erforschung der Antarktis begonnen werden solle.

Jedoch noch ehe dieser großzügige Plan weiter erörtert wird, ergreift der wagemutige Ernest Shackleton das Wort und erklärt:

„Es ist mir wirklich nicht um eine reine Rekordjagd zu tun, bei der die wissenschaftliche Arbeit zu kurz kommt; aber ich werde alle Kraft einsetzen, um den Südpol zu erreichen."

Alle Welt ist verblüfft. Ausgerechnet Shackleton, der kranke Mann, der auf dem Polmarsch mit Scott nicht durchgehalten hatte! Der sollte doch lieber die Finger davon lassen. Shackleton aber bot allen Einwänden lächelnd die Stirn und entgegnet siegesbewußt: „Ich habe Lehren aus den Fehlschlägen der anderen und meinem eigenen Versagen gezogen und weiß nun genau, was da unten los ist. Ein zweites Mal wird mir das nicht passieren!"

Doch so schnell läßt sich die Öffentlichkeit nicht überzeugen. Die ihm Wohlgesonnenen bedauern ihn und schütteln bedenklich den Kopf. Ihnen tut der frische Marineleutnant leid, der — das ist gewiß — erbarmungslos in den sicheren Tod geht. Die Gleichgültigen zucken nur die Achseln, als wollten sie damit andeuten, daß sie das alles nichts angehe und Shackleton ja schließlich alt genug sei, um zu wissen, was er tue. Nur seine Freunde schwören auf ihn. Mit Ausnahme der englischen Regierung, die schließlich 400000 Mark stiftet, sollen sie auch die einzigen bleiben, die ein paar tausend Pfund in die geplante Unternehmung stecken. Aber erst, als auch Australien einen weiteren Zuschuß garantiert, kann Shackleton daran denken, die „Nimrod", einen 40 Jahre alten Robbenfänger zu erwerben, sowie die zur Expedition benötigte Ausrüstung. Die „Nimrod" ist nicht nur klein, sie stinkt auch fürchterlich nach Tran, und so gründlich die Besatzung auch seift und schrubbt, läßt sich der penetrante Geruch nicht beseitigen. Aber ein Gutes hat der alte Kasten noch immer; er ist tadellos seetüchtig.

Die ganze Expeditionsgruppe wird nur 15 Köpfe zählen. Es ist daher gar nicht so einfach, die richtige Auswahl der Teilnehmer zu treffen. So befinden sich an Bord der „Nimrod" schließlich Adams, der Meteorologe, Frank Wild, dem der Proviant untersteht und der übrigens ein Nachkomme des berühmten Weltumseglers Cook ist, Dr. Douglas Mawson, Mineraloge, Prof. David von der Universität in Melbourne, die Ärzte Dr. Mackay und Dr. Marshall, der auch Karthograph ist, sowie außer dem Kapitän Rupert England noch acht weitere „Passagiere".

Als die „Nimrod" endlich am 1. Januar 1908 den neuseeländischen Hafen Lyttleton verläßt, ist sie so schwer beladen, daß ihr Deck sich kaum mehr als einen Meter über die Wasserfläche erhebt. Schon nach kurzer Fahrt machte man leider die Erfahrung, daß selbst bei ruhiger See das Wasser durch die Speigatten der Reling strömte und das zu tief liegende Deck überspülte.

Trotzdem aber hatte man es geschafft, heil bis zum Kap Royds auf der Ross-Insel zu gelangen, wo die Basis errichtet worden war und alle Landvorstöße ihren Ausgang nehmen sollten. Hier waren also die Vorräte und die Ausrüstung — 180 Tonnen insgesamt — ausgeladen. Dann hatte Shack-

leton die „Nimrod“ nach Neuseeland mit dem Auftrag zurückgeschickt, ihn und seine Getreuen nach einem Jahr wieder abzuholen.

Nun war Shackleton mit seinen Ponys schon weit ins Innere der Antarktis vorgedrungen.

Ein paar Tage noch geht die flotte Schlittenreise weiter. Shackleton erinnert sich, daß sie nicht mehr weit von einem Spaltengewirr der Rossbarre entfernt sein können.

Die Gegend fängt an, unwegsamer zu werden.

Auch kann ihm der Wettergott nicht ewig hold sein. Der Proviant ist für 91 Tage berechnet, mußte aber — wie sich später herausstellt — im ganzen für 126 Tage reichen!

Loser Neuschnee, in den die Tiere bis zur Flanke einsinken, erschwert schon das Vorwärtskommen. Aus dem munteren Trab ist mühseliges Stapfen geworden. Das strengt die Ponys über Gebühr an, und sie schnaufen und stöhnen bei jedem Schritt. Chinamann ist der erste, der schlappmacht. Nach drei Wochen wird er erschossen und geschlachtet. Zum Glück kann ein Schlitten entbehrt werden, da Heu, Petroleum und Proviant verbraucht sind und der Rest auf die anderen verteilt werden kann.

150 Pfund Frischfleisch hat Chinamann der kleinen Gruppe geliefert, wertvolle Vitamine, und für die nächste Zeit braucht man sich wegen des Bratens keine Sorge zu machen. Fünf Tage später, genau einen Monat nach Abmarsch vom Winterlager, wird Scotts südlichste Breite überschritten. Aber 48 Stunden nach diesem freudigen Ereignis muß Grisi, das zweite Pony, sein Leben lassen. Die Tiere sind den langanhaltenden Strapazen nicht gewachsen. Für die zwei überlebenden Tiere ist die Last entschieden zu groß, und so läßt man schweren Herzens Verpflegung zurück. Die wird man auf dem Rückweg brauchen können.

Nach drei weiteren Tagen ist auch der starke, schier unverwüstliche Quan am Ende. Die Männer müssen sich nun selbst vor den Schlitten spannen. 800 Kilometer trennen sie noch vom Ziel. Und das mit einem einzigen Pony! Mit dem glatten Gelände ist es endgültig vorbei. Der 3000 bis 4000 Meter hohe Gebirgszug, der sie ständig rechter Hand begleitet hatte, legt sich nun schräg vor sie. Ein Riesengletscher, den Shackleton nach seinem Geldgeber Beardmore benennt, scheint die beste Straße zum Paß zu sein. 200 Kilometer folgen sie ihm aufwärts. Unter unsäglichen Mühen klimmen sie höher und höher.

Adams, Marshall und Shackleton gehen voran. Sie müssen bei dem diesigen Wetter jeden Schritt ertasten, und seit einigen Tagen leidet Shackleton außerdem an Schneeblindheit. Wild führt Socks, ihr letztes Pony, und bemüht sich, genau in den Fußstapfen der Schrittmacher zu balancieren.

Plötzlich ein donnernder Krach, dem gellende Schreie folgen. Wild und Socks sind verschwunden, der Schlitten baumelt über einer Gletscherspalte. Zwar hatte die Schneebrücke das Gewicht der voraustrabenden Männer noch gehalten, aber die Pferdehufe hatten sie durchgetreten. Verzweifelt klammert Wild sich an eine Eiszacke. Zwei stürzen dem Verunglückten zu Hilfe, während der dritte versucht, den Schlitten, der Proviant und zwei Schlafsäcke trägt, zu sichern. Welch Glück im Unglück! Der Zughaken am Schlitten war gebrochen, sonst wäre auch der Schlitten auf Nimmerwiedersehen verschwunden. Aber wo steckt Socks? Vier Augenpaare suchen angstvoll den Abgrund ab. Die Männer rufen und locken; doch das Pony ist nirgends zu entdecken und gibt kein Lebeszeichen von sich.

Mit Socks war nicht nur ihr letztes Zugtier dahingegangen. Ihnen würde auch das viele frische Pferdefleisch — mindestens 75 Kilo — fehlen, das sie miteinkalkuliert hatten.

Und trotzdem geht es noch weiter südwärts — immer weiter. Unter dem 10. Dezember vermerkt Shackleton in seinem Tagebuch:

„Straucheln, Beulen, verletzte Schienbeine, Eisspalten, haarscharfe Eiskanten und ein schwerer, schwerer Zug bergauf — das ist die heutige Zusammenfassung der Geschehnisse. Immerhin wogen die prächtige Szenerie und die wunderbaren Felsen so manches auf. Mittags hatten wir eine Höhe von 1000 Metern über dem Meeresspiegel erreicht. Dann glitten wir eine blaue Eiswand hinunter. Nach kurzer Mittagsrast setzten wir den Marsch einen langen Grat an der Seitenmoräne des Gletschers hinauf fort. Das Felsgestein der Moräne ist eigenartig, von jeder möglichen Farbe und Gattung. Ich kann dies nicht beschreiben, nehme aber Proben für die Geologen mit. Die Hauptfelsen des „Cloud-Maker“ (höchste Bergspitze des gewaltigen Gebirgsmassivs, durch das Sh. jetzt einen Durchgang gefunden hat. Anm. des Verf.) scheinen aus Schiefer, Quarz und einem sehr harten, dunkelbraunen Gestein zu sein, dessen Namen ich nicht kenne. Die regellosen Formen von Marmorkonglomeraten und anderem Felsgestein sind herrlich in ihrem Farbenreichtum, doch können wir die Felsen ja nicht mitnehmen, nur kleine Stücke davon abbrechen. Daheim müssen unsere Geologen versuchen, anhand dieser Partikel den Gesamtcharakter des Landes festzustellen.

Die Türme des Berges über uns, — irrtümlich hielten wir ihn zuerst für einen Vulkan — mit seinen weißen, über die Zinnen herabhängenden Schneemassen gewähren ein unvergeßliches Bild. Die Bewegung des Gletschers ist

sehr langsam, und er füllt nicht mehr einen so großen Teil des Tales aus wie in früherer Zeit; denn die alten Moränen befinden sich terrassenförmig in höherer Lage. Niedrig hängende Kumuluswolken verhängen im Süden jenen Teil des neuentdeckten Landes.

Wir sind alle sehr hungrig nach dem heutigen Kampf mit dem Gletscher und furchtbar müde."

15. Dezember

„Ein mühevoller Weg über das blaue Eis bergauf. Es scheint, als ob nicht nur eine Änderung bevorsteht, sondern sich uns etwas ganz Neues offenbaren wird. Schon mittags waren wir auf besserer Oberfläche mit zahlreichen Schneestellen und konnten vor uns eine weite, augenscheinlich lange Ebene sehen. Es ist wirklich, als ob wir endlich auf das langersehnte Südpolplateau kommen, besonders weil der Höhenmesser 2140 Meter angibt."

Und so war es auch. Tatsächlich lag das Plateau vor ihnen.

17. Dezember

„Wild erstieg die Bergseite, um das Plateau zu besichtigen. Er meint, daß wir uns morgen am Ende aller Schwierigkeiten befinden werden. Er zeigte uns interessante Felsstücke, die teilweise wie Kohle aussahen. Würde sich dies bewahrheiten, so hätten wir hier einen Fund von hoher Bedeutung für die Wissenschaft gemacht. Enorme Quantitäten lagern auf dem Abhang. Wild berichtet, daß ungefähr 6 Schichten dieses dunklen, mit Sandstein vermischten Materials dort festzustellen sind und diese Flöze eine Dicke von 2–3 Metern haben."

20. Dezember

„Noch immer nicht *auf* dem Plateau, doch beinahe. Unsere Position beträgt nun 85° 17 südlicher Breite und unsere Höhe 2500 Meter."

25. Dezember

„Weihnachtsfest! – Zum Frühstück aßen wir nur einen Biskuit, mittags drei, abends zwei. Anders ist es nicht zu machen. Morgen werden wir alles bis auf das Notwendigste fortwerfen. Mit unseren Kleidungsstücken sind wir schon an der Grenze des Möglichen. Wir müssen sehen, daß wir mit den alten Schlittenkufen fertigwerden. Die Ersatzkufen müssen zurückbleiben. Wir müssen es einfach riskieren. Wir sind weit, weit von aller Welt entfernt und konnten heute unser Heimweh nur schwer unterdrücken."

26. Dezember

„2923 Meter hoch. Jedesmal denken wir, auf dem Kamm angelangt: »Dies ist vielleicht der letzte!«— Doch es bleibt bei dem Wunsche. Kaum haben wir ein Hindernis dieser Art überwunden, taucht schon ein neues auf."

27. Dezember

„Wenn man eine große Schnee-Ebene, die sich alle 12 Kilometer zu steilen Eiskämmen erhebt, ein Plateau nennen darf, so befinden wir uns endlich auf diesem, 2994 Meter über dem Meeresspiegel. Es war heiße Arbeit. Wir ziehen jetzt 68 Kilo pro Mann. Unsere Rücken und Beine waren deswegen in böser Verfassung, als wir um 6 Uhr oben auf diesem Kamme nach einer Tagesdistanz von 23,4 km unser Nachtlager aufschlugen. Die Oberfläche ist von ganz eigenartiger Beschaffenheit, Schneelagen mit kleinen Sastrugis (verharschte Schneefurchen, Anmerkung des Verfassers), die alle nach Südost laufen. Temperatur 20 Grad Frost. Das Wetter war heiter, der Wind nur schwach. Stand 86° 19' S.

Unsere Gedanken beschäftigen sich viel mit den Lieben daheim."

28. Dezember

„Ist das Barrieregebiet ein launisches Meer, so ist das Plateau ein ewig wechselnder Himmel. Ständig änderte sich die Schneefläche. Zuerst stießen wir auf weiche Schneeschichten, dann auf derart tiefe Schneemassen, daß wir bis über die Knöchel einsanken. Wir sind jetzt 3109 Meter hoch. Die Höhe und Temperatur von minus 40 Grad C gestalten das Atmen sehr schwierig. Niemand vermag zu sagen, welche neuen Überraschungen auf uns warten. Vorwärts geht's und das ist die Hauptsache!"

30. Dezember

„Unser kostbarer Proviant schwindet dahin, die Zeit eilt, wir dürfen uns nicht aufhalten lassen. Wir versuchen, der Situation Herr zu werden, doch können wir die tägliche Nahrung nicht noch weiter reduzieren, und so bleibt uns nichts weiter übrig, als im Sturmmarsche das Möglichste noch zu erobern. Wir können nichts Übermenschliches vollbringen. Hier muß die Vorsehung helfen!"

4. Januar 1909

„Das Ende ist in Sicht. Wir können höchstens noch drei Tage aushalten, denn unsere Kräfte nehmen schnell ab. Unsere Ersatzunterwäsche haben wir

zwecks Gewichtsersparnis schon vor drei Wochen eingelagert und stecken deswegen Tag und Nacht in derselben Kleidung. Köpfe und Bärte bedecken sich während des Marsches von der Feuchtigkeit der Atmung mit dünnen Eiskrusten. Der Sturm fährt uns zwischen die Zähne. Wir hoffen bis etwa auf 150 Kilometer zum Pol vordringen zu können. Ein Mehr können wir unter diesen Umständen nicht erwarten."

9. Januar 1909

„Und nun hinaus und vorwärts zum Sturm. Marsch! Marsch! Auf 88° 23' südlicher Breite — 21 Meilen vom Pol — schoben wir den Riegel vor. Um 1 Uhr morgens ließ der Wind nach. Um 2 Uhr nahmen wir unser Frühstück ein und um 4 Uhr brachen wir nach Süden auf.

Wir hatten nichts weiter bei uns als den Union-Jack der Königin, einen Messingzylinder mit Siegeln und Dokumenten, Kamera, Fernglas und Kompaß. Um 9 Uhr hatten wir, halb laufend, halb marschierend, 88° 23' südlicher Breite über eine durch den letzten Schneesturm stark gehärtete Oberfläche erreicht. An dieser Stelle hißten wir die Standarte Ihrer Majestät der Königin (Queen Alexandra, Anm. des Verf.), dann die Nationalflagge, und nahmen im Namen des Königs (Edward VII., Anm. des Verf.) von diesem Plateau Besitz.

Während der Union-Jack in dem eisigen Wind flatterte, der uns bis auf die Knochen drang, sahen wir mit unseren Ferngläsern nach Süden. Doch nichts war auf dieser totenbleichen Ebene zu erkennen. Nach dem Pole zu zeigte sich nicht die geringste Unterbrechung oder irgendwelche Veränderung. Wir sind uns nun darüber im klaren, daß das Ziel, welches zu erreichen uns nicht beschieden war, auf dieser Ebene liegt. Wir hielten uns nur wenige Minuten auf. Der Zylinder wurde an dieser südlichsten Stelle niedergelegt.

Und nun heimwärts. Mag uns dies auch dauern, doch wir haben unser Bestes versucht."

21 Meilen nur trennen sie also noch vom Pol. 21 Meilen — eine lächerlich kurze Strecke — in vier Tagen hätten sie's schaffen können, wenn sie genug zu essen gehabt hätten.

21 Meilen vorm Ziel aufgeben müssen, das ist bitter.

Die Größe dieses Entschlusses ist eindrucksvoller als alle bisher vollbrachten Leistungen. Wohl hätte Shackleton mit seinen drei tapferen Männern den Pol noch erobern können, wie aber wären sie zurückgekommen? Wichtiger als jeder persönliche Ehrgeiz war es, wohlbehalten zurückzukehren und zuverlässige Nachrichten in die Heimat zu bringen. Denn fest stand jetzt

dieses, daß der Südpol einem zähen Ansturm nicht standhält, daß auch er verwundbar ist und eines Tages unterliegen wird.

Bewundernswert ist die Haltung Shackletons. England, das ihn nach seiner Heimkehr stürmisch feiert, umjubelt ihn genauso, als wenn er den Südpol bezwungen hätte. —

2825 Kilometer hatte Shackleton ganz zu Fuß zurückgelegt: Das war eine bis dahin nicht für möglich gehaltene Leistung, und eine englische wissenschaftliche Zeitschrift konnte noch im Jahr 1922 diese Schlittenreise als die größte Tat ihrer Art einschätzen, sowohl in der Arktis wie in der Antarktis.

Noch etwas erfüllte das Commonwealth mit Stolz und Freude. Douglas Mawson, der noch viel von sich reden machen wird, hatte nicht nur den 4000 Meter hohen, tätigen Vulkan Erebus erstiegen, sondern außerdem mit Professor David zusammen den magnetischen Südpol gefunden, dessen Lage Gauß rein rechnerisch ermittelt hatte. Ferner bewies die erste Auswertung der von Shackleton mitgebrachten Gesteinsproben, daß die Antarktis reiche Kohlenquellen in ihrem Inneren birgt.

Shackleton hatte sehr viel geschafft, allein und auf eigene Faust — ohne Scott.

Ein Funkspruch, der die Welt bewegt

„Du mußt mich verstehen, ich kann Dir das nicht zumuten! Nein, ich kann Dir das einfach nicht zumuten.

Du bist jung, Du bist schön, Du bist unsagbar liebenswert – niemand weiß das besser als ich – und das Leben liegt noch vor Dir. Warum solltest Du Dich an einen Krüppel binden – ein menschliches Wrack?

Wenn es doch einmal, ein einziges Mal nur, noch so wie früher sein könnte. Es kommt mir vor, als sei es eine Ewigkeit her, und doch sind nur ein paar Monate vergangen. Ein einziges Jahr hat es fertiggebracht, daß ich ein alter Mann geworden bin. – Wenn Du mich jetzt sehen könntest, wenn Du in diesem Augenblick bei mir wärst – unvorstellbar!

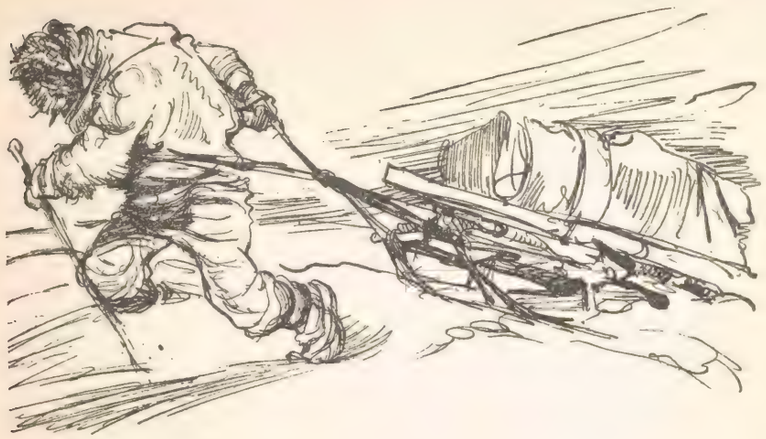
Ich könnte Dir nicht entgegeneilen – ohne Füße – könnte Dich nicht in meine Arme schließen – ohne Hände."

Die Gedanken wollten kein Ende nehmen. Immer wieder – Tage und Nächte – quälten sie ihn mit gleicher Grausamkeit. Es war, als wenn der Polarwinter nicht nur seine Hände und Füße erfroren hätte, die Kälte und die Nacht waren in sein Herz hineingekrochen.

Der große, bis zum Skelett abgemagerte Mann, dessen Gesicht noch Spuren der furchtbaren Erlebnisse zeichneten, hatte sich zum soundsovielten Mal den Wortlaut des drahtlosen Kabels überlegt, das in die Heimat gehen sollte. Er wollte seiner Verlobten mitteilen, daß sie nicht mehr auf ihn zu warten brauche. Wie es ihm ergangen war, wußte sie schon – die Zeitungen hatten das Unglück sicher spaltenlang gebracht – und sie war nun wohl schon über das Schlimmste hinweg.

Seit dem 9. Januar 1913, als er das Totengebet für Xaver, den letzten seiner Gefährten, gesprochen hatte, war er niemals so einsam gewesen. Nicht einmal während seines vierwöchigen Alleinmarsches, denn da war der Tod sein Begleiter. Der Tod, der allen Schrecken für ihn verloren hatte, und an den er nun schon gewöhnt war.

Er hat seine schmerzenden Glieder vergessen und es nicht einmal schwer genommen, als seine Zehen schwarz wurden und zu eitern begannen. Er würde



nicht aufgeben, nein, er, Douglas Mawson, wollte nicht sterben, denn seine Hochzeit war nicht mehr fern, und ein geliebter Mensch wartete auf ihn.

Und dann war die Winterhütte aufgetaucht, ein Teil des Bootshafens und ein Kopf am Hügelrand. Er erkannte Bickerton vom Hauptlager, der nach wildem Lauf atemlos vor ihm stand.

Das war Mawsons Rückkehr ins Leben gewesen, in ein Leben, das ihm nun nicht mehr lebenswert erschien.

Nun, zunächst war er geborgen und konnte sich von den Kameraden pflegen lassen, durfte sich ausruhen von den unmenschlichen Strapazen der letzten Zeit. Die Gedanken gingen zurück in die Vergangenheit.

Dr. Douglas Mawson, jetzt 33 Jahre alt, war auf dem Gebiet der antarktischen Forschung schon lange kein Neuling mehr. In seiner Heimat Australien bekleidete er die Stellung eines Dozenten für Mineralogie und Gesteinskunde an der Universität in Adelaide. 1880 geboren, hatte er eine gründliche Ausbildung hinter sich, die es ihm ermöglichte, als Physiker unter Shackleton an der englischen Südpolar-Expedition 1907/09 teilzunehmen. Hierbei ermittelte Mawson die genaue Lage des magnetischen Südpols.

Der bescheidene Mann, der schon auf dieser ersten Expedition seine hervorragenden Fähigkeiten als Führer bewies, hatte es entschieden abgelehnt, Leiter der Nordgruppe, die den magnetischen Südpol suchen sollte, zu werden, und sich nur zögernd bereit erklärt, das Kommando zu übernehmen, falls Professor David etwas zustoßen sollte.

Noch eine weitere großartige Leistung hatte Mawson auf dieser Expedi-

tion vollbracht. Er hatte nicht nur den über 4000 Meter hohen, noch tätigen Vulkan „Erebus“ auf der Ross-Insel erstiegen, sondern war sogar bis zum Kraterrand vorgedrungen. Er hatte damals von jenem Morgen des 10. März 1908 eine packende und doch grausige Schilderung seines Erlebnisses gegeben:

„Wir standen am Rande eines immensen Schlundes und konnten zunächst weder den Grund noch über den Krater hinwegsehen, da den Kraterschlund weiße Dampfwolken erfüllten, durch die dunkle Rauchsäulen zischend empor schossen bis etwa 300 Meter Höhe. Ringsum war das Gletschereis schwefelgelb gefärbt; der Kraterkegel selbst besteht aus Bimsstein und Feldspatkristallen. Plötzlich fegte ein Windstoß die Rauchschwaden auseinander und gab den Blick ins Innere frei. So war es uns möglich, den Trichter zu erkennen mit seiner Breite von 800 und einer Tiefe von 270 Metern. Deutlich sahen wir dort 3 Öffnungen, aus denen dicker Qualm entwich. Ein ununterbrochen zischendes Getöse kam aus der Tiefe. Einige Augenblicke später ertönte ein dumpfes Dröhnen aus dem Inneren. Mächtige, kugelförmige Dampfwolken schossen hervor, und die Luft roch nach verbranntem Schwefel. Da wir offenbar unmittelbar vor einem neuen Ausbruch des Vulkans standen, eilten wir, so schnell wir konnten, über die Lavamassen abwärts.

Wir begegnen Mawson, der später vom englischen König für seine Verdienste geadelt wird, auf dieser Forschungsreise unter Shackleton in vielerlei Gestalt — als Fährtensucher, Koch, Fotograf, ja er spannte sich oft selbst vor den Schlitten, wenn es galt, Proviant und Ausrüstung zu befördern.

Keine Mühe war ihm zu groß, keine Aufgabe zu schwer oder gefährlich.

Es überrascht uns daher, daß er mit einem glatten „Nein“ antwortete, als 1911 erneut die Frage an ihn herantrat, ob er gewillt sei, abermals nach der Antarktis aufzubrechen.

Doch die Sehnsucht nach neuen Erkenntnissen, der Wunsch, tiefer in die Geheimnisse des Weißen Kontinents einzudringen, schon deshalb, weil er Australien am nächsten liegt, siegte schließlich, und so stach Mawson am 2. Dezember 1911 von Hobart/Tasmanien aus mit der „Aurora“, einem alten, umgebauten Robbenfänger, in See.

Die Fahrt verlief glatt und ohne Zwischenfälle. Geschickt navigierte der erfahrene Kapitän Davis, der wie Mawson schon an der Shackleton-Expedition teilgenommen hatte, die „Aurora“ durch das dichte Packeis. Am 6. Januar 1912 erreichte man das antarktische Festland, aber die Inlandeiskante war so hoch, daß es unmöglich war, an Land zu gehen. So suchte Kapitän

Davis tagelang die Küste nach einem geeigneten Landeplatz ab. Endlich ankerte die „Aurora“ in der Commonwealth-Bucht bei Kap Denison.

Hier wurde nun die Basis, das Hauptlager, errichtet.

Kaum hatten die Männer das Festland betreten, da tauchten sie auf — Scharen von Pinguinen —, mit ihren Stummelflügeln schwerfällig Balance haltend, watschelten sie herbei von allen Seiten, um die Ankömmlinge in Augenschein zu nehmen. Ihr vornehmes Äußere und ihre überhöfliche Begrüßung, die in nicht endenwollenden Verbeugungen zum Ausdruck kam, täuschten nicht über ihre angeborene Neugier hinweg. Unablässig beobachteten sie das Tun und Treiben am Ufer und rührten sich auch dann nicht vom Fleck, als die Männer mit dem Ausladen begannen.

Die ganze Schiffsbesatzung legte mit Hand an, und dennoch vergingen fast zwei Wochen, bis die Hauptstation bezogen werden konnte.

Das nackte Gerüst eines Funkturms reckte sich gen Himmel. Die Forscher würden besser dran sein als ihre Vorgänger, denn zum erstenmal in der Geschichte der Polarforschung würde man von so entlegenem Posten Verbindung mit der Heimat haben. Zwar war die Reichweite noch nicht so groß, daß man mit Sicherheit nach Australien durchfunken konnte; aber man hatte auf der Hinfahrt vorsorglich eine Expeditionsgruppe mit Funkgerät als Zwischenstation auf der Macquarie-Insel abgesetzt.

Am 19. Januar lichtete die „Aurora“ die Anker, um die Westgruppe unter Frank Wild zu ihrem Forschungsgebiet — etwa 650 km westlich — zu bringen.

Sie sollte den Weiterverlauf der von Drygalski entdeckten Küste, dem Kaiser-Wilhelm II.-Land, feststellen.

Am Abend zuvor hatten alle an Bord Abschied gefeiert. Mawson und seine Getreuen blieben zurück.

Vor den 18 Männern lag der so gefürchtete antarktische Winter. Heftige Stürme heulten von den Bergen herunter, das Thermometer fiel auf minus 60 Grad. Die Sonne war hinter dem Horizont verschwunden, die Polarnacht brach herein.

Es war unmöglich, sich im Freien aufzuhalten, und so richteten sie sich, so gut es ging, häuslich ein, vertrieben sich die Zeit mit Schreiben, Basteln, Schachspiel und gingen daran, die Vorbereitungen für kommende Vorstöße ins Innere zu treffen.

Im November, dem antarktischen Frühling, war es soweit. Die Sonne stand schon hoch am Himmel, und das Wetter war günstig, so daß sie es wagen konnten, bei ihren Schlittenreisen im Zelt zu übernachten. Mawson teilte

seine Leute in sechs Gruppen zu je drei Mann ein, die nach allen Himmelsrichtungen ausschwärmen sollten, um einen möglichst großen Teil des noch unbekannten Küstenstreifens zu erforschen.

Von diesem Australien gegenüberliegenden Teil der Antarktis sollte Mawson das Kartenbild vervollständigen und eingehende Untersuchungen über Aufbau, Struktur und Vereisung dieser Gegend anstellen.

Dies war das Gesamtprogramm der „Australischen Antarktischen Expedition 1911-14".

Mawson selbst übernahm die schwerste Aufgabe, die Leitung der Fernostgruppe, die die längste Strecke zu bewältigen hatte, um den Anschluß an das von der Scott-Expedition entdeckte Oates-Land herzustellen.

Ihn begleiteten sein Landsmann Leutnant Ninnis und der Schweizer Dr. Xaver Mertz, ein ausgezeichneter Bergsteiger und Skiläufer. –

Mertz spurte vorweg, Mawson und Ninnis folgen mit den schwerbepackten Hundeschlitten. – Eine Woche lang kommen sie gut vorwärts. Es schneit nicht, die Sicht ist klar und der Boden eben. Doch dann geraten sie plötzlich in ein Gebiet, wo wilde Stürme den Schnee vor sich herjagen, und die Oberfläche zerfurcht und aufgerissen als deutliche Spur ihres Tobens zurücklassen. Selbst als der Wind sich endlich legt, sind die metertiefen, glattpolierten Querrillen nicht verschwunden. Oft müssen die umgekippten Schlitten wieder aufgerichtet werden. Die Füße rutschen den erschöpften Männern unter dem Körper weg, und auch die Hunde stehen nicht mehr sicher auf den Beinen. Die Glätte nimmt von Tag zu Tag zu, und es geht immer steiler bergab.

„Brems' meinen Schlitten, Xaver, schnell doch!"

Blitzartig springt Mertz hinzu und bringt den Schlitten des kleinen Ninnis zum Stehen. Der sitzt im Schnee und hält die Hände vors Gesicht.

„Was ist los, Ninnis?" fragt Mawson, der nun auch herangekommen ist.

„Ich weiß nicht, ich konnte auf einmal nichts mehr sehen" stöhnt der Leutnant.

„Mein Gott, Mann, wo hast du denn die Schneebrille?" ruft Mawson entsetzt.

„In meiner Tasche – die ist völlig vereist!"

„Junge, du bist ganz einfach schneeblind, aber keine Bange, das kriegen wir schon wieder hin!"

Der blutjunge, unerfahrene Ninnis hatte nicht gewußt, daß schon ein kurzer Aufenthalt ohne Augenschutz in der flimmernden Weiße genügte, einen Anfall von Schneeblindheit herbeizuführen.

Aber es ging noch einmal gut. Nach kurzer Rast im dämmerigen Zelt erholen die Augen sich wieder. Mawson tut noch ein übriges. Weil sie alle Schneebrillen mit dunklen Gläsern tragen, besteht die Gefahr der Vereisung immer wieder. Um dem vorzubeugen, fertigt er nach Eskimoart drei Holzbrillen mit schmalen Sehschlitzen an. So ausgerüstet geht es weiter.

Am nächsten Tag taucht der erste Gletscher auf. Die Tücken der Gletscherspalten bleiben ihnen nicht erspart. Trotz alpiner Erfahrung und äußerster Vorsicht brechen die Hunde immer wieder ein, und einmal sogar hängt Ninnis in einer hunderte von Metern tiefen Spalte am Sicherungsseil.

Nach fünf Tagen ist der Gletscher bezwungen. Und so geht es drei Wochen abwechselnd: Schneefläche – Gletscher – Gletscher – Schneefläche.

Sie haben das Ziel schon vor Augen, wo sie umkehren wollen. Die Hunde sind munter wie lange nicht, und laufen auf der glatten Schlittenbahn, als gelte es ein Wettrennen. Mertz an der Spitze bleibt plötzlich stehen, hebt seinen Skistock und deutet nach unten: Das verabredete, oft angewandte Zeichen als Warnung vor einer Gletscherspalte. Mawson, als zweiter, passiert die Stelle und findet eine winzige Spalte, wie sie sie schon dutzendfach überquert hatten. Er macht Ninnis auf dieselbe Art aufmerksam und fährt weiter. Das klägliche Jaulen eines Hundes in der Ferne beunruhigt ihn nicht sonderlich.

„Ninnis wird einem der Spitze das Fell verdroschen haben", denkt er und wirft einen vorwurfsvollen Blick auf seinen kleinen, faulen George: „So geht's dir auch bald, alter Junge, wenn du das Ziehen stets den anderen überläßt!"

Erst das wilde Gestikulieren von Mertz veranlaßt Mawson sich umzudrehen. Und was er sieht – vielmehr, was er nicht sieht – läßt ihn erstarren. Weit und breit keine Spur von Ninnis und seinem Schlitten. Mawson läßt die Hunde allein und läuft wie gehetzt die Strecke zurück. Und da – ein gähnender Abgrund – die eingestürzte Schneebrücke über der winzigen Spalte von vorhin. Bis hierher führen auch die Schlittenspuren, doch dann sind sie zu Ende. Es gibt keinen Zweifel mehr, der Unglückliche muß samt Hunden und Schlitten dort unten liegen.

Mawson legt sich flach auf den Bauch und kriecht vorsichtig an die Spalte heran: „Ninnis, Ninnis, hörst du mich? Wir kommen!"

Keine Antwort; nur dasselbe klägliche Winseln.

„Xaver, mein Seil. Liegt auf dem Schlitten. Ninnis! Ninnis!"

Kein Laut, nicht einmal ein Echo.

Obwohl das Loch über drei Meter breit ist, gelingt es Mawson nicht, auch nur das Geringste in der Tiefe zu erblicken. Gähnende Schwärze – mehrere hundert Meter hinunter.

„Sichere das Seil, Xaver, ich steige ab!"

Und dann gleitet Mawson langsam in die Finsternis. 30 Meter hat er hinter sich gebracht, da vernimmt er erneut das schwache Wimmern des Hundes. Er sieht – noch 15 Meter unter sich – auf einem Eisvorsprung ein wolliges Etwas, das sich aufzurichten versucht, aber mit einem Aufjaulen zurücksinkt, Ninnis' Leithund mit gebrochenem Rückgrat. Doch Mawson kann ihm nicht helfen, das Seil ist zu kurz; und unterhalb der Eisspitze geht es weiter, immer weiter in die unabsehbare Tiefe. So sehr er auch sein Gehör anstrengt, nichts dringt zu ihm hinauf und nichts ist von seinem Kameraden zu sehen, obgleich sich seine Augen inzwischen an die Dunkelheit gewöhnt haben. Nur Zeltfetzen und Reste eines Proviantbeutels entdeckt er noch an dem Eisvorsprung.

Nach drei Stunden geben die verzweifelten Männer ihre Versuche, den kleinen Leutnant zu finden, schließlich auf.

Auch Buddy, sein braver Leithund, war inzwischen verendet.

Das furchtbare Unglück hat Mawson und Mertz so schwer getroffen, daß sie die sofortige Rückkehr beschließen. Von Anfang an sind sie sich klar, daß sie mit einem Minimum an Verpflegung auf dem Rückmarsch auskommen müssen, denn der gesamte Proviant für die Hunde und der wertvollste Teil ihrer eigenen Lebensmittel war gleichfalls in dem Eisloch verschwunden.

Anfänglich fütterten sie die Hunde mit Pelzpulswärmern, Finnenschuhen und rohen Fellstreifen; aber dann müssen sie sich schweren Herzens entschließen, einen Hund nach dem anderen zu schlachten. Das Fleisch bekommen nicht nur die übrigen Hunde zugeteilt, sondern bald bildet es auch ihre eigene Nahrung.

Sie hatten auf dem Hinweg keine Reserve-Verpflegungsdepots angelegt, weil die Route zu beschwerlich gewesen war und sie für den Rückmarsch einen anderen Weg wählen wollten. Das ist nun ein zusätzlicher Schicksalsschlag. Wenigstens besitzen sie noch Kocher und Petroleum, so daß sie sich von Zeit zu Zeit etwas Warmes machen können. Doch haben die Männer weder Trinkgefäße noch Bestecke, so essen sie mit den Händen und trinken aus Hundeschädeln.

Die beiden verleben das grauenvollste Weihnachtsfest, das man sich denken kann. Es unterscheidet sich von den anderen Tagen für sie nur dadurch, daß sie an diesem Tag das Hundefleisch nicht kochen, sondern braten. Vom Hauptlager sind sie noch immer 300 Kilometer entfernt.

Bald nach Weihnachten wird Mertz zusehends stiller. Am Neujahrstag hat er sogar Abscheu vor Biskuits, die sie sich unter unsäglichen Opfern aufgespart hatten. Drei Tage kämpft Mertz mit der zunehmenden Ermattung. Am 4. Januar 1913 will er nicht mehr aufstehen.

„Du mußt aufstehen, Xaver, komm' an die frische Luft" schlägt Mawson vor.

„Nein, Dough, laß mich liegen, ich bin so schwach!" tönt es leise aus dem Schlafsack.

„Reiß' dich zusammen, das Liegen in dem feuchten Schlafsack muß dir ja schaden. Ich bitte dich, steh' auf!"

Doch Mertz bleibt zwei Tage im Zelt, und erst am 6. Januar bei trockenem Wetter kriecht er aus dem Schlafsack und ist bereit, weiterzumarschieren. Aber nach wenigen Kilometern ist er so erschöpft, daß sie rasten müssen. Ohnmächtig sinkt Mertz auf sein Lager.

Mawson läßt ihn gründlich ausschlafen, rüttelt ihn aber dann erbarmungslos wach:

„Xaver, du darfst nicht schlappmachen, nur noch hundertsechzig Kilometer bis zur Hütte. Dort gibt's zu essen in rauhen Mengen, ich werde dich pflegen und du kannst schlafen, soviel du willst. Aber du mußt jetzt hoch, es ist unsere einzige Chance!"

Für gesunde, kräftige Männer wären die letzten Kilometer keine große Anstrengung mehr, aber für die dem Verhungern nahe, wochenlang der eisigen Kälte ausgesetzten Menschen bedeutet es einen Wettlauf mit dem Tod. Die Haut hängt ihnen in Fetzen vom Leib, und Erfrierungen an den Ohren und vor allem an den Zehen machen sich schon bemerkbar. Eine lange, furchtbare Nacht lag hinter ihnen.

„Geh allein weiter, Dough, ich kann nicht mehr. Es hat keinen Zweck. Bis zur Hütte schaff' ich es doch nimmer."

„Red' keinen Unsinn, Xaver, ich bleib' bei dir, bis du gesund bist."

„Nein, Dough, du mußt fort, sonst kommst du auch noch um. Mir kann keiner mehr helfen, mich hat's gründlich erwischt. Warum sollst du dich sinnlos opfern?"

„Paß auf, wie wir's machen", beruhigt Mawson den Fiebernden, „ich setz' dich im Schlafsack auf den Schlitten."

„Das geht doch nicht, wir haben ja keinen einzigen Hund mehr."

„Und ob das geht, wir haben Rückenwind, da kann ich dich leicht alleine ziehen!"

Aber daraus wird nichts. Mertz ist schon so schwach, daß er sich auch mit Mawsons Hilfe nicht vorwärtsbewegen kann, und um ihn auf den Schlitten zu heben, dazu reichen auch Mawsons Kräfte nicht mehr aus. So bleibt denn

Mawson ebenfalls im Zelt, und sie versuchen, sich aneinander zu wärmen. Er kocht Fleischbrühe und Kakao für seinen kranken Gefährten und flößt es ihm tropfenweise ein. Mitunter scheint es Mertz besser zu gehen, doch dann verfällt er in Delirien und erst um Mitternacht schläft er ein. Völlig erledigt kriecht Mawson in seinen eigenen Schlafsack, um ein bißchen Ruhe zu finden, tastet aber hin und wieder nach der Hand seines Kameraden, um sich zu vergewissern, daß sein Puls noch schlägt. Gegen Morgen muß er wohl selbst ein wenig eingeschlummert sein, denn als er wiederum nach der Hand des Kranken greift, fühlt sie sich eiskalt an.

Sein letzter Gefährte ist von ihm gegangen.

Er zieht Xaver in den Schlafsack gehüllt aus dem Zelt, schichtet ringsum Schneeblöcke auf und deckt ihn mit Schnee zu. Aus zwei halben Schneeschuhen zimmert er notdürftig ein Kreuz und steckt es auf das Grab. – Nichts als weite, weiße Einöde ist um den verzweifelten Mann, der ein letztes Gebet für den toten Freund zum Himmel schickt.

Was vor Mawson liegt, ist ein einziges Martyrium. Noch einen vollen Monat ist er allein unterwegs. Immer wieder hämmert er sich ein: „Du mußt durchkommen! Du darfst nicht schlappmachen, deine Braut wartet auf dich! Die Tagebücher mit den Ergebnissen – der Tod der Kameraden – das darf nicht umsonst sein, Gott steh' mir bei!"

Mawsons Nase entzündet sich, die Finger eitern, die Füße werden schwarz. Er weiß, was das bedeutet. Jeder Kilometer ist die Hölle. Aber er schleppt sich weiter, Meter um Meter. Er ist so apathisch, daß er die Felsengruppe nicht erkennt, in deren Schutz das Hauptlager liegt. Zu oft hatten ihn in der letzten Zeit ähnliche Erscheinungen genarrt. Die Gestalt Bickertons, des Mechanikers, setzt allen Zweifeln ein Ende.

Er hat es geschafft – er ist dem Leben wiedergegeben.

Dem Leben? Was für einem Leben? Mawson liegt in seinem Schlafsack und grübelt! . . .

Monate vergingen, ehe er sein seelisches Gleichgewicht wiederfand. Nach der ersten großen Freude über seine Rettung brach die furchtbare Erkenntnis über ihn herein, daß er körperlich nie mehr der alte sein würde, und seine erfrorenen Glieder ihn für immer entstellen würden. Besonders schwer wog die Tatsache, daß er noch einen vollen Winter in der Antarktis zubringen mußte, ehe er nach Hause konnte.

Die „Aurora" war nämlich inzwischen bei Kap Denison gewesen, um die Expedition abzuholen. Da die Fernostgruppe nicht zurückgekehrt war, man

aber die Hoffnung noch nicht aufgegeben hatte, daß vielleicht doch noch jemand von ihnen am Leben sei, waren fünf Mann freiwillig für einen neuen Winter dort geblieben. Erst nach einem weiteren Jahr sollte die „Aurora" die Forscher abholen.

Im Dunkel der zweiten Polarnacht, verstümmelt und entmutigt, war in Mawson der Entschluß gereift, seine Braut zu bitten, ihn freizugeben.

Doch er hatte die Liebe dieses tapferen Mädchens unterschätzt, dessen umgehende Antwort lautete:

„Ich begnüge mich mit dem Rest!"

Unzählige Funksprüche vom Nord- und Südpol über Entdeckungen und Erfolge, Unglücksfälle und Katastrophen haben die Menschen erregt und erschüttert. Kein Telegramm aber hat sie so tief ergriffen wie dieses.

Wettlauf zum Südpol

Bei seinem ersten Südpolvorstoß im Dezember 1903 war Scott bis 82° 11', das heißt bis auf 868 km in der Luftlinie an den Südpol herangekommen. Shackleton, sein einstiger Begleiter, hatte ihn dann um volle 650 km überrundet, als er 1909 auf eigene Faust in die Antarktis gefahren war. Diese selbständige Reise verzieh Scott Shackleton nie, da er damals bereits mitten in der Vorbereitung für eine neue Südpolunternehmung steckte, bei der Shackleton ohnehin mit dabei sein sollte. Auch war seinerzeit im Jahre 1902 Shackletons Erkrankung mit ein Hauptgrund gewesen, daß man vorzeitig den gemeinsamen Südpolmarsch aufgeben mußte.

Während Shackleton sich die Erfahrungen Scotts zunutze gemacht hatte, konnte dieser jetzt allerdings wiederum auf den Entdeckungen Shackletons aufbauen, der ja den Beardmore-Gletscher, eine Aufstiegsmöglichkeit von der Rossbarre zum Südpolplateau, gefunden hatte. –

Mit einer groß aufgezogenen Expedition verläßt Scott am 15. Juni 1910 an Bord der „Terra Nova", den englischen Hafen Cardiff.

Wieder wird am McMurdo Sund im Rossmeer das Hauptlager aufgeschlagen. Doch sind diesmal keine Hunde dabei, sondern 19 kleine, gedrungene Mandschurenponys. Auch verfügt man über 3 Motorschlitten. Bis jedoch alles von Bord gehievt und an Ort und Stelle gebracht ist, sind acht von den neunzehn Ponys durch Unglücksfälle verschiedenster Art ausgefallen und ein Motorschlitten auf Nimmerwiedersehen im Meer verschwunden. Auch die beiden anderen, auf die man so große Hoffnungen gesetzt hatte, sollten sich nicht bewähren.

Schließlich ist die Basis fertig, wo man überwintern will, um mit Wiederkehr der Sonne dem Pol zu Leibe zu rücken.

Da trifft eine erschütternde Nachricht ein: Amundsen ist mit Nansens alter „Fram" in der Walfischbucht vor Anker gegangen und bereitet sich ebenfalls zum Sturm auf den Südpol vor.

Die „Terra Nova" hatte ihn auf einer Fahrt zum Ostende der Rossbarre gesichtet und war sofort umgekehrt, um Scott zu unterrichten. –

Was sollte das bedeuten? Amundsen mußte doch wissen, daß Scott unterwegs war. Wollte er, der Norweger, England die Lorbeeren rauben?

Tatsächlich hatte Amundsen ohne Wissen aller seine Reise zu diesem Zweck vorbereitet. Lediglich sein Bruder und der Kapitän der „Fram" waren eingeweiht. Vielleicht hatte Amundsen anfänglich wirklich den Gedanken gehabt, zum Nordpol vorzustoßen; als er aber mit seinen Vorbereitungen begann, lagen einwandfrei bereits Meldungen über Cooks und Pearys Erfolge vor, daß heißt, beide behaupteten, den Nordpol erreicht zu haben. Trotzdem hatte Amundsen alle Welt in dem Glauben gelassen, daß auch er gen Norden wolle. Als Begründung gab er an, daß bei beiden Forschern sehr starke, berechtigte Zweifel bestünden, ob sie – oder auch nur einer von ihnen – den Nordpol überhaupt betreten hätten.

Als Amundsen wenige Tage vor Scott ausläuft, und die „Fram" ihren Bug nach *Süden* richtet, behauptet er immer noch, in die Arktis zu wollen, allerdings auf dem Weg um das Kap der Guten Hoffnung herum, durch den Stillen Ozean zur Bering-Straße.

Erst als die „Fram" den Hafen von Funchal auf Madeira verlassen hat, – den letzten der bewohnten Welt – legt er offen die Karten auf den Tisch und teilt der Besatzung seine wahre Absicht mit:

„Es ist nicht meine Art, viele Worte zu machen. Was ich euch zu sagen sagen habe, ist dies: die „Fram" fährt nicht nach dem Nordpol, sondern nach dem Südpol. ‚Warum?' werdet ihr fragen. Ich wollte ursprünglich zum Nordpol, aber Peary ist mir zuvorgekommen. An Cook glaube ich nicht. Gleichviel, der Nordpol ist entdeckt. Er reizt mich nicht mehr. Was sollen wir dort an zweiter Stelle? Zu Hause durfte ich freilich von meinem geänderten Plan nichts verlauten lassen, sonst hätte man uns wohl dieses Jahr nicht mehr rechtzeitig fortgelassen, und die Überraschung wäre zum Teufel. Haben wir Glück, erreichen wir als erste den Südpol, dann steht unser Vaterland Norwegen groß da in der Welt, und keinem wird es mehr einfallen, uns diese Überrumpelung übelzunehmen.

Und noch eins: Ihr habt gewiß gehört, daß der Engländer Scott auf dem Weg dorthin ist. Die Amerikaner sind mir am Nordpol zuvorgekommen, sollen wir uns nun am Südpol von England schlagen lassen? Natürlich ahnt Kapitän Scott nichts von meiner Absicht. Warum hätte ich ihn auch unterrichten sollen? Es hätte eine peinliche Auseinandersetzung gegeben, und in der Wissenschaft gibt es nun einmal keine reservierten Plätze. So, nun kennt ihr meinen Standpunkt und seid euch über meinen Plan im klaren!"

Und nun ist er also am Südpol statt am Nordpol. Amundsens Ausgangs-

punkt auf 78° 38' S liegt etwa 110 Kilometer näher zum Südpol als Scotts. Da Scott bei seiner ersten Expedition schlechte Erfahrungen mit Hunden als Zugtieren gemacht hatte, will er es diesmal wie Shackleton mit Ponys versuchen, die er für leistungsfähiger hält. Mühsam müssen die Männer hohe Schneewände zum Schutz für die Pferde errichten, und mit Rücksicht auf die Frühjahrsstürme, denen er die Ponys nicht aussetzen darf, kann er erst am 1. November 1911 zum Pol aufbrechen.

Amundsen ist zu diesem Zeitpunkt schon längst auf dem Marsch ins Innere. Für ihn, den erfahrenen Mann aus dem Norden, bedeutet der Umgang mit den oft schwer zu bändigenden Hunden keine Sorge. Er weiß die Beweglichkeit eines Hundegespanns zu schätzen. Bricht wirklich einmal ein Hund in eine Spalte ein, so hängt er noch im Geschirr und kann leicht gerettet werden, leichter als das schwere Pferd, das zugleich den Schlitten mit in den Abgrund zieht. Einen Schneesturm überdauern die Hunde, indem sie sich hinkauern und einschneien lassen.

Einen Teil des Jahres verbringt Amundsen damit, auf kürzeren oder längeren Fahrten nach Süden große Vorratslager anzulegen. Endlich am 20. Oktober 1911 — der Polarwinter war gut überstanden und die Sonne kam wieder hervor — wird der eigentliche Angriff auf den Pol begonnen. Fünf Mann mit vier Schlitten und 52 Hunden brechen bei günstigem Wetter auf.

Von ihrem Lager Framheim an der Walfischbucht bis zum 82. südlichen Breitengrad wird diese Reise geradezu ein Vergnügen sein. Spielend wird man die 374 Kilometer zurücklegen können. Über dreitausend Kilo Proviant für Menschen und Hunde warten in den zahlreichen Verpflegungsdepots, deren letztes bei 82° auf ihrer Strecke liegt. Diese erste Marschroute ist so gut gekennzeichnet, daß auch ein völlig Fremder sie nicht verfehlen kann. Wie auf einer Verkehrsstraße erster Ordnung sieht man alle möglichen Arten von Wegmarkierungen. In etwa 1 Kilometer Abstand steht entweder eine Fahnenstange, winkt ein Wegweiser oder liegt ein dunkler Kistendeckel auf dem weißen Schnee. Selbst getrocknete Stockfische längs der Fahrbahn helfen den Männern bei der Orientierung und erleichtern ihr Vorwärtskommen. Ganz besondere Sorgfalt hat man auf die Verpflegungslager verwandt, die schon von weitem zu erkennen sind und zu jeder Seite von je 10 numerierten Flaggenmasten flankiert sind.

Amundsen hat also an alles gedacht. Er hat auch vor, nicht über den spaltenreichen Beardmore-Gletscher zum Südpolplateau aufzusteigen, sondern will versuchen, vielleicht noch einen ganzen weiteren Breitengrad auf dem Ross-Schelfeis zu bleiben. Irgendwo wird sich dann schon ein Aufstieg an den

Ostabhängen der Gebirgszüge, deren Richtung sich stark dem Südpol zuneigt, finden. Jedenfalls kürzt dies den Weg beträchtlich ab.

Das Wetter ist ausgezeichnet, der 82. Breitengrad überschritten. Täglich verringern sich die Lasten, denn da nun das letzte Depot hinter ihnen liegt, müssen unterwegs neue für den Rückmarsch angelegt werden. Mit den Hunden hat man keinerlei Scherereien, ein Marsch von 37 Kilometern ist der Tagesdurchschnitt.

Amundsen ist bester Laune und voller Siegeszuversicht, doch vergißt er auch jetzt nicht, seine Chancen auszurechnen. Seine Kalkulation sieht etwa so aus: 720 Kilometer haben sie in 26 Tagen zurückgelegt, die Tagesleistung hat sich demnach auf 27 Kilometer verringert, denn seit dem 85. Breitengrad war man langsamer vorangekommen. Vor ihnen liegt der schlimmste Teil der ganzen Strecke, die so gefürchtete Gletscherwanderung.

„Man könnte es in 30 Tagen bis zum Pol schaffen", überlegt Amundsen; „wir haben noch 42 Hunde übrig, 30 werden wir wohl noch schlachten müssen, 12 dürften für den Rückmarsch genügen. Das wenige Gepäck, was wir dann noch haben, ist leicht, und Verpflegung gibt es reichlich in den Vorratslagern am Wege."

Am 18. November findet Amundsen eine ideale Aufstiegsmöglichkeit auf das Südpolplateau, den Axel-Heiberg-Gletscher, der hinaufführt durch das schroffe, abweisende Gebirgsmassiv. Amundsen benennt diese Gebirgskette, die sich im Südosten an Shackletons Beardmore-Gletscher anschließt, Dronning-Maud-Gebirge. Von jetzt ab verschlechtert sich die Wegstrecke ständig. Auch Amundsen und seine Männer überklettern Kammhöhen auf Kammhöhen, und so sehr hat sie die Erregung ergriffen, auf jeden Fall Scott zuvorzukommen, daß diese Spannung sie wie ein Rausch anfeuert, und so stehen sie am 26. November bereits auf der Hochebene. Noch aber ist der Kampf nicht gewonnen, denn vor ihnen erhebt sich der drohende, wildzerklüftete Teufelsgletscher mit all seinen Tücken und Hindernissen. Endlich aber haben sie auch diesen hinter sich und nun liegt es da — das eindrucksvolle, große und ebene Südpolplateau! Für die fünf Männer gibt es nun kein Halten mehr, in gewaltigem Ansturm drängen sie vorwärts, obgleich auch sie wie Shackleton nun in der hohen und dünnen Luft kaum noch atmen können.

Am 8. Dezember brechen sie Shackletons Südrekord und haben seine südlichste Breite von 88° 23' überschritten. Ein nie gekanntes Glücksgefühl durchströmt sie, und sie verwünschen das trübe Wetter, das ihnen die Sicht voraus nimmt; denn eigentlich müßten sie das Ziel schon erkennen können.

Am 10. Dezember rechnet Amundsen noch mit 5 Marschtagen. Aller hat

3616

sich eine sonderbare Unruhe bemächtigt, und es ist fast so, als ob auch die Hunde spüren, daß etwas ganz Großes im Anzug ist.

Endlich — am 14. Dezember abends — sitzen sie alle im Zelt beisammen. 89° 45'! Sie reden kaum. Ihre Gedanken sind alle auf den gleichen Punkt gerichtet; das wissen sie, dazu bedarf es keiner Worte. Morgen, ja morgen um diese Zeit wird die Welt für sie anders aussehen. Keiner der fünf Forscher zweifelt auch nur einen Augenblick an der Erfüllung des Ziels. Keiner verliert in der letzten Minute vor der großen Entscheidung die Nerven.

„Ich wachte in dieser Nacht mehrmals auf", berichtet Amundsen später, „und hatte dasselbe Gefühl, wie ich es als kleiner Junge am Heiligen Abend vor dem eigentlichen Weihnachtsfest gehabt habe, — eine erwartungsvolle Spannung, was morgen wohl geschehen würde."

15. Dezember 1911

„Prächtiges Wetter weckte uns an diesem Morgen, wie geschaffen für die Ankunft am Pol. Hurtiger als sonst nahmen wir das Frühstück ein. Dann brachen wir auf. Um 10 Uhr vormittags hatte sich eine leichte Brise erhoben, und der Himmel bezog sich mit Wolken. Doch die Wolkendecke war nicht sehr dicht, dann und wann konnte man die Sonne doch dahinter hervorschimmern sehen. Auch an diesem Tage ging es in derselben mechanischen Weise vorwärts wie an den übrigen. Es wurde nicht viel gesprochen, aber heute wurden die Augen um so eifriger offen gehalten. Aber es gab nicht viel zu sehen, nur die unendliche, gleichmäßige Ebene rings umher. Die Hunde schien die Gegend um die Erdachse nicht im geringsten zu interessieren.

Um 3 Uhr nachmittags ertönte ein gleichzeitiges „Halt!" von allen Schlittenlenkern. Sie hatten ihre Meßräder fleißig beobachtet und es gab nun keinen Zweifel mehr. Wir standen auf dem Südpol, das Ziel war erreicht und die Reise zu Ende. —

Ich kann nicht sagen — obgleich ich weiß, daß es eine viel großartigere Wirkung hätte, daß ich da vor dem Ziel meines Lebens stand. Das wäre bestimmt übertrieben. Ich bin aufrichtig und erkläre, daß wohl noch nie ein Mensch in so völligem Gegensatz zu seinem Lebensziel stand wie ich bei dieser Gelegenheit. Die Gegend um den Nordpol — ach ja zum Kuckuck — der Nordpol selbst hatte es mir von Kindesbeinen angetan und nun befand ich mich am Südpol! Kann man sich etwas Entgegengesetzteres denken?

Nachdem wir haltgemacht hatten, traten wir aufeinander zu und beglückwünschten uns. Ein kräftiger Händedruck besiegelte unsere Verbundenheit und gemeinsame Leistung. Liebe und Stolz leuchteten aus fünf Augenpaaren,

als nun die norwegische Flagge entfaltet wurde. Ich hatte bestimmt, daß das Aufpflanzen selbst gleichmäßig von uns allen vorgenommen werden sollte. Nicht einem allein, nein, allen denen kam es zu, die ihr Leben in den Kampf miteingesetzt und durch dick und dünn zusammengestanden hatten. Das war die einzige Weise, auf die ich hier an dieser einsamen, verlassenen Stelle meinen Kameraden meine Dankbarkeit beweisen konnte. Ich fühlte, auch sie faßten es in dem Geiste auf, in dem ich es meinte. Fünf rauhe, vom Frost zerschundene Fäuste griffen nach der Stange, hoben die wehende Fahne und pflanzten sie auf — als die einzige und erste auf dem geographischen Südpol!"

Norwegen ist Herr des Südpols. Das Plateau erhält den Namen König-Haakon-VII.-Land. —

Der vom Glück weniger begünstigte Scott langt etwa vier Wochen später — am 18. Januar 1912 — dort gleichfalls an. Er sieht Amundsens zurückgelassenes Zelt, sieht die norwegische Flagge! Grenzenlose Enttäuschung bemächtigt sich seiner. Bis zuletzt hatte er gehofft, die Jagd über die große Eisbarre zu gewinnen. Wieviel Vorstöße zum Südpol hatte England gemacht, wieviele Gedanken und welche Kraft hatte er, Scott, auf dieses eine Ziel konzen-

triert, und nun war ihm der andere knapp zuvor gekommen. Zutiefst entmutigt, die großen Erwartungen seines Vaterlandes nicht erfüllt zu haben, schickt Scott sich zum Rückmarsch an. Wie schwer fällt jetzt jeder Schritt, jede Tagesreise. Während der Hinweg die vier Getreuen Scotts alle Schicksalsschläge ertragen ließ, – schwerste Blizzards, Gegenwind, das Verenden der Ponys, selbst das eigenhändige Schlittenziehen im Spaltengewirr des Beardmore-Gletschers –, lastet nun die Niederlage schwer auf ihrem Gemüt. Von Tag zu Tag wird die Strecke, die sie zurücklegen, kleiner. Ständig brauchen sie mehr Zeit, um von einem Depot zum anderen zu kommen. So muß der Proviant von Mal zu Mal länger reichen, die Rationen werden kleiner und die Männer zusehends schwächer. Doch noch einen Hieb teilt das Schicksal aus. Auf allen Depots sind die Benzinkanister infolge der Kälte undicht geworden, und der lebensnotwendige Brennstoff zum Kochen und Heizen ist beträchtlich zusammengeschrumpft. Hände und Füße zeigen bereits Erfrierungen.

Am 17. Februar beginnt die Katastrophe. Der „Tower of Strength" – Evans, der körperlich Kräftigste von ihnen, stirbt. Beim Sturz in eine Gletscherspalte hatte er sich eine Gehirnerschütterung zugezogen und durch die Strapazen geschwächt, diese nicht überlebt.

Einen Monat später ist Rittmeister Oates am Ende seiner Kräfte.

Freitag, 16. oder Sonnabend, 17. März:

„Ich weiß nicht, welcher Tag heute ist" – so schreibt Scott in sein Tagebuch –, „doch ich glaube, es wird Sonnabend sein. Die Tragödie ist in vollem Gange. Vorgestern beim Mittagessen erklärte der arme Oates, nun könne er aber wirklich nicht mehr weiter; er schlug vor, wir sollten ihn in seinem Schlafsack zurücklassen. Davon konnte natürlich keine Rede sein und wir erreichten schließlich, daß er auf dem Nachmittagsmarsch noch mitkam. Es muß ein schreckliches Martyrium für ihn gewesen sein, aber er humpelte mit uns. Gegen Abend verschlimmerte sich sein Zustand, und wir sahen, daß nun das Ende nicht mehr lange auf sich warten lassen würde.

Für den Fall, daß diese Aufzeichnungen gefunden werden, will ich folgendes festlegen: Oates dachte, sein Regiment werde stolz darauf sein, daß er so tapfer in den Tod gegangen sei. Seine allerletzten Gedanken aber waren bei seiner Mutter. Wir sind alle Zeugen seiner bewundernswerten Tapferkeit. Wochen hindurch hat er schweigend gelitten, keine Klage kam aus seinem Munde. Bis zuletzt führte er kleine, unbedeutende Gespräche mit uns, als sei nichts geschehen.

Vorgestern abend legte er sich in der Hoffnung schlafen, daß er nicht mehr aufwachen würde. Doch gestern morgen erwachte er wieder. Draußen tobte ein furchtbarer Schneesturm. Oates sagte: ‚Ich gehe eben einmal hinaus, vielleicht dauert es eine ganze Weile, bis ich wiederkomme.' Wir wußten, daß der arme Oates in den Tod gehen wollte, und versuchten, ihn im Zelt zurückzuhalten. Doch wir verstanden schließlich den letzten Willen eines heldenmütigen Kameraden und eines englischen Gentlemans.

Er ging in den Blizzard hinaus, und wir haben ihn nie wiedergesehen. Wir hoffen alle, daß wir in unserer letzten Stunde so tapfer sein dürfen wie er – und wir wissen, daß diese Stunde bald schlagen wird."

Doch dieses ergreifende Opfer der Kameradschaft war umsonst. Vergeblich enthob Oates die Freunde von ihrer Verantwortung für ihn. Vergebens hatte er geglaubt, daß sie – nun der Belastung durch ihn, den Todkranken, entbunden – schneller voran kommen würden.

Sonntag, 18. März

„Heute sind wir zur Mittagszeit nur noch etwa 34 km von dem großen Depot entfernt. Das Unglück schreitet weiter. Gestern schlug uns bei schärfstem Wind ein solches Schneetreiben ins Gesicht, daß wir haltmachen mußten. Kein Sterblicher kann das auf die Dauer aushalten. Unsere Kräfte sind fast erschöpft.

Wir brechen allmählich alle zusammen.

Mit meinem rechten Fuß ist es aus. – Alle Zehen erfroren. Vor zwei Tagen war ich noch glücklicher Besitzer der besten Füße.

Wir haben das letzte Petroleum in den Primuskocher gegossen, er wurde nur halbvoll. Wie sollen wir nachher unseren Durst löschen? Die Entfernung bis zum nächsten Depot wäre uns auf der Hinreise lächerlich klein erschienen."

Montag, 19. März

„Der Schlitten ist schrecklich schwer. Wir sind noch 25 km vom Depot entfernt. Eigentlich müßten wir in 3 Tagen hinkommen können. Wir haben noch für zwei Tage Lebensmittel, doch höchstens für einen Tag Brennstoff. Mit unseren Füßen will es nicht mehr recht gehen. Es ist aber unmöglich, die Füße zu versorgen, wenn wir nicht vorher etwas Warmes im Magen haben. Zum mindesten muß ich mit der Amputation des rechten Fußes rechnen, aber wird sich das Übel nicht ausbreiten?

Das ist die ernste Frage.

Temperatur minus 40 Grad."

Mittwoch, 21. März

„Kamen Montag abend bis auf 17 km an das Depot heran, mußten aber dann den ganzen Tag im fürchterlichsten Blizzard kampieren. Als letzte Rettung werden Wilson und Bowers versuchen, das Depot zu erreichen, um Brennstoff zu holen."

Donnerstag, 22. und 23. März

„Der Schneeorkan läßt nicht nach. — Wilson und Bowers konnten nicht gehen — morgen letzter Versuch — kein Brennstoff mehr und nur noch für ein- oder zweimal Nahrung — das Ende ist in Sicht — wir haben beschlossen, daß es natürlich sein soll — wir werden nach dem Depot marschieren, mit unseren Sachen, oder auch ohne sie und unterwegs umkommen."

Donnerstag, den 29. März?

„Seit dem 21. hat der furchtbare Orkan aus Südwesten nicht aufgehört. Wir waren jeden Tag bereit, zum Depot zu marschieren, aber um das Zelt tobt der wildeste Schneesturm. Ich glaube nicht, daß wir nun noch auf eine Besserung hoffen können. Wir werden bis zum Schluß durchhalten, aber wir werden immer schwächer. Ich kann — nicht — mehr — weiterschreiben. Im Namen Gottes — sorgt für — unsere — Angehörigen."

Im nächsten Frühjahr findet eine Suchexpedition Scott, Wilson und Bowers in ihrem Zelt. Sie liegen so friedlich und entspannt da, als wenn sie schliefen. Der tote Scott hat den Arm um Wilson gelegt, als wenn er ihn beschützen wolle. Das Tagebuch und einige Briefe liegen unter seinem Kopf.

Diese Aufzeichnungen gehören zum Schönsten und Erhabensten, was uns je ein Sterbender überlieferte.

Alles Kleinliche ist in Scotts Briefen vor der gewaltigen Nähe des Todes abgetan, die kristallene Luft dieses unbelebten Himmels scheint in sie eingedrungen. An Menschen sind sie gerichtet und sprechen doch zur ganzen Menschheit. An eine Zeit sind sie geschrieben und sprechen für die Ewigkeit.

Er schreibt an seine Frau. Er mahnt sie, das höchste Vermächtnis, seinen Sohn, zu hüten, er legt ihr nahe, ihn vor aller Schlappheit zu bewahren, und bekennt von sich selbst, am Ende einer der erhabensten Leistungen der Weltgeschichte: „Ich mußte mich, wie Du weißt, zwingen, strebsam zu werden — ich hatte immer Neigung zur Trägheit." Und kurz vor dem Ende: „Was könnte ich Dir alles von dieser Reise erzählen. Und wieviel besser war sie doch, als daheim zu sitzen in zu großer Bequemlichkeit!"

Und er schreibt in treuester Kameradschaft an die Frauen und Mütter seiner Todesgefährten, um Zeugnis abzulegen für ihr Heldentum. Er tröstet, selbst ein Sterbender, die Hinterbliebenen der anderen mit seinem starken und schon übermenschlichen Gefühl für die Größe des Augenblicks und das Denkwürdige dieses Untergangs.

Und er schreibt an die Freunde, voller Bescheidenheit für sich selbst, aber voll herrlichen Stolzes für die ganze Nation, als deren Sohn er sich in dieser Stunde begeistert fühlt: „Ich weiß nicht, ob ich ein großer Entdecker gewesen bin, aber unser Ende wird ein Zeugnis sein, daß der Geist der Tapferkeit und die Kraft zum Erdulden aus unserer Rasse noch nicht entschwunden sind." Und was männliche Verschlossenheit und seelische Keuschheit ihn ein Leben lang zu sagen wehrte, dies Bekenntnis der Freundschaft entringt ihm nur der Tod: „Ich bin nie in meinem Leben einem Menschen begegnet", schreibt er an seinen besten Freund, „den ich so bewundert und geliebt habe wie Sie; aber ich konnte Ihnen niemals zeigen, was Ihre Freundschaft für mich bedeutete, denn Sie hatten viel zu geben und ich nichts."

Und er schreibt einen letzten Brief, den schönsten von allen, an die englische Nation. Er fühlt sich bemüßigt, Rechenschaft zu geben, daß er in diesem Kampfe um den englischen Ruhm ohne eigene Schuld unterlag. Er zählt die tausend Zufälle auf, die sich gegen ihn verschworen, und ruft mit der Stimme, der der Widerhall des Todes ein wundervolles Pathos gibt, alle Engländer auf, seine Hinterbliebenen nicht zu verlassen. Sein letzter Gedanke reicht noch über das eigene Schicksal hinaus und gilt nicht dem eigenen Tod, sondern anderer Leben.

Mit dieser Schilderung hat der Dichter Stefan Zweig in seinem Buch „Sternstunden der Menschheit" Kapitän Scott und seinen Kameraden ein ergreifendes Denkmal gesetzt. Wir sehen Scott vor uns, wie er mit erstarrenden Fingern Briefe schreibt aus der Stunde seines Todes an alle Lebenden, die er liebt.

Doch von all den Gedanken Scotts wissen die Männer nichts, die ihn schließlich finden. Sie nehmen die Briefe an sich und werden dafür sorgen, daß sie in die Hände derer gelangen, für die sie bestimmt sind. Das Tagebuch aber dürfen sie öffnen und lesen, denn es muß ihnen Gewißheit über das Schicksal der Toten geben. Ganz am Schluß bemerken sie noch eine einzige Zeile:

„Schickt dieses Tagebuch meiner Frau!"

Und erschüttert sehen sie, daß das Wort Frau durchstrichen ist und in Scotts Handschrift „meiner Witwe" darübersteht.

Neben allen Strapazen war es vor allem die seelische Verfassung, die die tapferen Männer in den Tod getrieben hat. Man kann wohl mit Sicherheit behaupten, daß ihr Sieg beim Wettlauf um den Südpol über ihr Leben anders entschieden hätte. Vom Erfolg beflügelt, wäre vor allem ihr Selbstvertrauen gestärkt worden. Die ganze Tragik offenbart sich darin, daß sie nur noch 17 Kilometer vom Hauptdepot entfernt umgekommen sind. Hätten sie täglich nur 1/4 Kilometer, das heißt: 250 Meter, mehr bewältigen können, wäre die furchtbare Katastrophe nicht über sie hereingebrochen.

Wohl ist Scott von Amundsen geschlagen worden, aber er ist als der Größere in die Geschichte eingegangen. Für immer wird mit dem Südpol der Name Robert Falcon Scott verbunden sein.

Amundsens Leistung in allen Ehren, aber war nicht Scott sein Wegbereiter?

Wie das Tüpfelchen aufs *i* setzte Amundsen den Schlußpunkt am Südpol.

Er stürmte eine Festung, die Männer wie Scott und Shackleton schon bedenklich ins Wanken gebracht hatten.

Antarktika — ein Zwillingskontinent?

Die geographischen Verhältnisse der Antarktis waren noch weithin ungeklärt, aber man wußte nun, daß unter dem ewigen Eis ein riesiger Kontinent begraben lag. Auch kannte man schon die Graham-Halbinsel oder Palmer-Land und die Umrisse des antarktischen Festlandes — ununterbrochen von Kap Adare bis Kaiser-Wilhelm II.-Land, also ein großes Gebiet Ost-Antarktikas, den Teil, der Australien gegenüber liegt. Die Weddellsee und das Rossmeer mit seinem Schelfeis waren ebenfalls schon entdeckt worden.

Der deutsche Forscher Dr. Wilhelm Filchner wirft im Jahre *1910* die Frage auf, die sich einem bei der Betrachtung der Landkarte des bisher erkundeten Gebietes der Antarktis wohl stellen kann: Hat das Schelfeis des Rossmeeres mit der gegenüberliegenden, tief in die Antarktis einschneidenden Weddellbucht eine Verbindung, das heißt: Ist der sechste Kontinent ein einziger zusammenhängender Erdteil oder handelt es sich hier um zwei große, getrennte Festlandsschollen?

Diese Ungewißheit zu beseitigen, das war Filchners Wunsch.

Zwar waren dem schneidigen bayrischen Oberleutnant die weißen Länder noch unbekannt; aber sein kühner Ritt über den Pamir und seine Tibet-Expeditionen hatten seinen Namen schon weit über die Grenzen seiner Heimat getragen. Filchner war ein Mann, der nichts übers Knie brach und alles bis ins Kleinste vorbereitete.

Äußerst gewissenhaft und vorsichtig ging er auch jetzt zu Werk und überließ nichts dem Zufall. So unternahm er — um sich mit dem Eis vertraut zu machen — zunächst 1910 eine Vorexpedition nach Spitzbergen. Sein Grundsatz: „Optimist in der Durchführung, Pessimist bei der Vorbereitung", kennzeichnete ihn schon früh als berufenen Leiter für polare Unternehmungen.

Seine Absicht ging nun dahin, so weit südlich wie irgend möglich mit einem eistüchtigen Schiff in der Weddell-See vorzudringen, am Rande des Kontinents ein Winterlager zu errichten und im nächsten Frühjahr den Weg durch Antarktika anzutreten. Das Berühren des Südpols würde nur eine Teilaufgabe darstellen. Von dort sollte weiter zur Rossbucht marschiert werden,

womit die volle Durchquerung erfolgt wäre. Hier sollte ihn ein zweites Schiff in Empfang nehmen. Die Besatzung dieses Schiffes hätte die Aufgabe gehabt, der Forschungsgruppe Filchners vom Rossmeer aus entgegenzugehen und ihn am Fuße des Südpol-Plateaus in der Gegend des Beardmore-Gletschers mit Proviant und Zusatzausrüstung aufzufangen. Auf halbem Wege wäre der Forschungstrupp wesentlich entlastet worden.

Filchners Plan fand begeisterte Zustimmung.

Leider genehmigte Deutschland 1911 die Gelder für die Auffangexpedition nicht. Damit entfiel eine wichtige Unterstützung, die das Vorhaben nicht nur erleichtert, sondern eine weitaus größere Sicherheit gewährleistet hätte. Die Verweigerung der Mittel bedeutete, daß Filchner nach Erreichung des Südpols auf demselben Weg wieder zur Weddell-See hätte zurückmarschieren und Proviant und Ausrüstung für Hin- und Rückweg hätte mitschleppen müssen.

Im Geophysikalischen Jahr 1958 — nahezu ein halbes Jahrhundert später — erfuhr Filchners geniale Idee ihre Verwirklichung! Die britische Commonwealth Transantarctic Expedition unter Leitung von Dr. Vivian Fuchs landete an der gleichen Stelle der Weddellsee, überwinterte am gleichen Ort und erreichte auf dem von Filchner vorgesehenen Weg den Südpol. Von der Rossbarre aus eilte der bekannte Mount-Everest-Bezwinger Sir Edmund Hillary mit seiner neuseeländischen Gruppe den Engländern entgegen und legte an genau den gleichen Punkten, wie sein deutscher Vorgänger Filchner beabsichtigt hatte, Verpflegungsdepots an. —

Filchners Dreimastbark „Deutschland" verließ Hamburg am 3. Mai 1911 und machte gute Fahrt. Ohne jegliche Zwischenfälle oder Sensationen schob sie sich gemächlich durchs Eis der Weddell-See nach Süden. Hierbei sichtete Filchner die noch unbekannte Küste dieses Meeres und taufte sie seinem Protektor zu Ehren „Prinzregent-Luitpold-Land".

Plötzlich wurde dem flotten Vordringen des Schiffes Halt geboten. Eine 50 Meter hohe, senkrechte Eiswand, die sich bis zum Horizont im Westen hinzog, versperrte den Weg. Etwa 350 Kilometer folgten die Forscher dem Verlauf der Eiskante, und noch immer war ihr Ende nicht abzusehen. Die Ähnlichkeit mit dem Ross-Schelfeis auf der gegenüberliegenden Seite des Kontinents war geradezu verblüffend. Man hatte eine geographische Entdeckung von überragender Bedeutung gemacht: das Filchner-Schelfeis, das sich schwimmend genauso ins Meer hinausschob wie das Ross-Schelfeis gegenüber.

Die Hypothese vom Zwillingskontinent schien neue Nahrung zu erhalten. Aber so stolz und glücklich die Männer auf der „Deutschland" über ihren

geographischen Fund auch waren, so sehr verwünschten sie ihn, da die Eisbarre an keiner Stelle eine Landung und ein Entladen des Schiffes zuließ. Schweren Herzens machten sie kehrt, um dort, wo sich Schelfeis und Festland vereinigten, ihr Winterhaus zu erbauen.

Gerade wollte man das Richtfest feiern, als eine gewaltige Springflut die Eisbarre plötzlich aufriß. Eine Fläche größer als der Bodensee trieb in unzähligen Eistrümmern ins Meer hinaus. Nur mit Mühe und Not konnten die Menschen sich noch auf die Bark retten.

Als der Aufruhr der Elemente sich endlich gelegt hatte, versuchte Filchner abermals zu landen, nun jedoch auf dem Festland selbst, wo er vor Überraschungen ähnlicher Art sicherer wäre. Wieder war man dabei, Material für eine neue Unterkunft abzuladen, als Vahsel, der Kapitän, auf einmal erklärte, er könne die Verantwortung für ein weiteres Verbleiben in der Weddell-See nicht übernehmen. Filchner beschwor ihn, doch wenigstens noch das Entladen abzuwarten. Doch alles war vergebens, der Kapitän ließ sich nicht erweichen, obgleich nach vorausgegangenen, genau festgelegten Abmachungen eine Überwinterung des Schiffes miteinkalkuliert worden war.

Nun tat Filchner noch ein Letztes. Er erklärte sich bereit, das Wagnis gegebenenfalls auf seine eigene Kappe nehmen zu wollen und dies Vahsel auch schriftlich zu bestätigen, damit der Kapitän in jedem Falle gedeckt sei. Der aber ging nicht darauf ein, und so kehrte das Schiff mitsamt der Überwinterungsgruppe dem antarktischen Kontinent den Rücken. Man kam überein, in Süd-Georgien, der Inselgruppe östlich der Südspitze Amerikas, zu überwintern und im folgenden Jahr einen erneuten Vorstoß zu versuchen.

Nordwärts steuerte die Bark, das Packeis wurde dichter und dichter, und am 10. März 1912 saß die „Deutschland" unwiderruflich fest. Sie waren Gefangene des Eises. Filchners großartiger und gut durchdachter Plan war für dieses Jahr unausführbar geworden. Das Schiff war widerstandsfähig und hielt allen Pressungen gut stand, so daß man einer Driftfahrt mit einiger Zuversicht entgegensehen konnte.

Von einer unsichtbaren Strömung getrieben gleitet das Packeis über die unbekannten Tiefen dahin, unablässig Tag für Tag, Nacht für Nacht, durch die Wintermonate der Antarktis, in denen die Sonne unter dem Horizont bleibt, und lähmende Finsternis sich jenen Naturgewalten schonungslos ausgelieferten Menschen schwer auf das Gemüt legt. Und mit dem Eis treibt das hilflos eingeschlossene Schiff, allen Zufälligkeiten, den schwersten Eispressungen, den eisigen Stürmen ausgesetzt. Aber selbst diese Zeit wird mit Forschungsarbeiten ausgefüllt. Aus dem Rest des Baumaterials errichtet man in

der Nähe des Schiffes auf dem Packeis zwei Observatorien, eine Wetterwarte und zwei Hütten für magnetische Messungen.

Als das Schiff sich dem 70. Breitengrad nähert, beschließen Filchner, Dr. König und Leutnant Kling, mitten in der Polarnacht einen Schlittenvorstoß zu unternehmen, um nach einem Landgebiet zu fahnden, das 1823 von einem englischen Walfangkapitän namens Morell gesichtet worden sein soll. Am 23. Juni brechen die drei Verwegenen auf. Wo werden sie nach Beendigung ihrer Erkundungsfahrt die „Deutschland" wiederfinden? Es ist ja klar, daß das Schiff nicht an derselben Stelle liegen bleiben wird, wo sie es verlassen; aber welchen Weg es nehmen wird und wohin die Drift es schließlich treiben wird, können sie nicht voraussehen. Es gehört also schon eine gehörige Portion Mut dazu, die schützende Behausung zu verlassen und ins Ungewisse hinauszumarschieren. Leutnant Kling aber ist ein so ausgezeichneter Navigationsoffizier, daß man ihm zutraut, bei Mond- und Sternenschein die „Deutschland" wiederzufinden. Einige Aufzeichnungen Klings, von dessen Ortsbestimmungen immerhin das Schicksal der drei Männer abhing, vermitteln die Schwierigkeit seiner Aufgabe:

23. Juni 1912

„Wir haben heute nur 6 Kilometer zurückgelegt und glauben, daß wir unseren Plan nicht durchführen können, wenn das Packeis weiterhin so schlecht bleibt."

24. Juni

„Das Packeis ist noch schlimmer als gestern und heute außerdem von vielen Spalten durchzogen, die mit dünnem Eis bedeckt sind. In einer der Rinnen sahen wir plötzlich einen Finnwal durch die Eiswand brechen, dem schwarzen Kopf entstieg ein Wasserstrahl, der sich schnell in eine Dampfwolke verwandelte; die Schollen fielen rasselnd wieder zusammen und begruben das Tier unter sich. Der Vorgang dauerte knapp 3 Sekunden, und bei dem geisterhaften Licht kam er uns vor wie eine Vision. Wir starrten noch immer nach dem Fleck, ohne einen Ton zu sagen, denn jeder fragte sich im Stillen, was wohl passiert wäre, wenn wir gerade an dieser jetzt so zerstörten Stelle gestanden hätten."

25. Juni

„Heute war das Packeis besser. Wir mochten etwa ein Stunde in südwestlicher Richtung auf unseren Schneeschuhen gelaufen sein, als wir plötzlich

große Flächen Feldeis, ausgedehnte, flache Schollen, vor uns sahen. Ich wollte unseren Kurs feststellen und blicke auf den Kompaß. Zu meiner großen Überraschung entdeckte ich, daß er vollkommen eingefroren war und sich die Nadel nicht mehr bewegte. Die Sache schien bedenklich, denn ich kann unter diesen Umständen die Navigierung nur noch ungenau durchführen, da mir zur Innehaltung der Richtung nur noch der Mond zur Verfügung steht. Wir legten 18 Kilometer zurück. Da ich in den Nächten sehr gefroren habe, bot Filchner mir an, mit in seinen Renntierschlafsack zu kriechen. Von jetzt ab friere ich nicht mehr, aber es ist sehr eng, da Filchners große, stattliche Figur meiner robusten in nichts nachsteht. Aber trotz aller Püffe und Stöße haben wir uns gut vertragen."

26. Juni

„Nach unserer Schätzung haben wir heute rund 25 Kilometer zurückgelegt, damit wären wir etwa 53 Kilometer vom Schiff entfernt. Der Himmel ist klar und der Mond verwandelt die unabsehbaren weißen Flächen in ein zauberhaftes Märchenland. Ich nutze den klaren Himmel aus, um eine astrono-

mische Ortsbestimmung vorzunehmen, aber die Sache ist nicht so einfach. Wir haben 30 Grad Kälte, und der schneidende Wind macht die Kälte noch viel fühlbarer. Das Schlimmste ist, mit bloßen Fingern an den feinen Schrauben des Theodoliten zu drehen. So gelingt es mir schließlich erst nach zwei Stunden, eine Ortsbestimmung zu machen, für die ich normalerweise höchstens 10 Minuten benötige."

27. Juni

„Eine riesige Wasserrinne zwischen Eisschollen, eine Wake, versperrt uns den Weg. Filchner beschließt zu stoppen, eine Lotung vorzunehmen und dann die Rückreise anzutreten. Unser Schiff muß schon weit vom Ausgangspunkt abgetrieben sein. Wir sind jetzt an der Stelle, wo das Morell-Land liegen soll. Wir haben aber nun die Gewißheit, daß die Meerestiefe mehr als 1000 m beträgt und kein Land in der Nähe sein kann. Zunächst sahen wir am Horizont Erscheinungen, die wie vereistes Land aussahen, später stellte sich aber heraus, daß wir von Luftspiegelungen getäuscht worden waren. Ähnlich muß es Morell ergangen sein."

Drei volle Tage brauchen die Forscher für den Rückweg. Immer wieder verlieren sie in dem geisterhaften Zwielicht die Spur, beständig geht es über holpriges Gelände oder frisch zugefrorene Waken. Bei der Umgehung größerer, offener Wasserstellen kommen sie häufig vom Wege ab. Lautlos gleiten sie dahin, ringsum ist alles still wie ein Grab. Nur das Knirschen der Schlitten oder das Gebell der Hunde unterbrechen hin und wieder die gespenstische Stille.

Am 30. Juni treffen die Forscher wieder bei der „Deutschland" ein. Aber wo fanden sie sie wieder? Innerhalb von acht Tagen war das Schiff volle 60 Kilometer abgetrieben worden, und das Herumsuchen war daher äußerst mühevoll gewesen, bis man schließlich am Morgen dieses Tages ihre hohen Schiffsmasten entdeckt hatte. –

Während der Driftfahrt erkrankt Vahsel, der Kapitän. Schwer belastet die Forscher die lange Krankheit und schließlich der Tod ihres Kapitäns, den sie nun im ewigen Eise zur Ruhe betten müssen. Aber endlich kündigt sich der Frühling an, das Eis bricht auf, und am 26. November 1912 kann man das Schiff wieder aus seiner eisigen Umklammerung befreien. Auf einer neunmonatigen Driftfahrt – einer der längsten, die überhaupt durchgeführt wurde – hat die „Deutschland" über 1000 Kilometer zurückgelegt.

Wohlbehalten konnten Filchner und seine Gefährten die Heimreise antreten.

Der Ausgang der Expedition – die übrigens, so sagt der schwedische Polarforscher Dr. Otto Nordenskjöld, selten in späteren Jahren an Reichhaltigkeit und Wichtigkeit ihres rein geographischen Programms übertroffen werden sollte – löste dennoch manche heftige Debatte aus. Immer wieder wurde der Vorwurf erhoben, daß eine Umkehr nicht nötig gewesen wäre. Warum stimmte der Kapitän anfänglich einer Überwinterung zu, um sie dann schließlich doch und – wie das Einfrieren des Schiffes bewies – zu spät abzublasen?

Damit ist einer der unbefriedigsten Zustände in der Polarforschung berührt, die Teilung der Kommandogewalt. Filchner war bereit gewesen, den Kapitän von der Verantwortung zu entbinden. Er wollte sogar notfalls den Verlust des Schiffes riskieren, damit das Unternehmen, auf das erhebliche Summen angewandt worden waren und das bisher doch so gut verlaufen war, auf alle Fälle zum Abschluß gebracht wurde. Niemand konnte die Behauptung erheben, Filchner sei ein Hasardeur und unüberlegter Heißsporn gewesen. Bestimmt hätte er Mittel und Wege gefunden, seine Leute auch nach erfolgter Überwinterung sicher zurückzuführen.

Doch nach dem Gesetz war er machtlos. In solchen Situationen bleibt stets der Kapitän mit seiner seemännischen Erfahrung der Verantwortliche. Die einzige Möglichkeit, Kompetenzstreitigkeiten von vornherein auszuschließen, die wie hier eine ganze Expedition zum Scheitern verdammen können, besteht allein darin, die Kommandogewalt auf *eine* einzige Person zu vereinigen. Erst wenn der Leitung der Wissenschaftler auch die Leitung des Schiffes – oder bei modernen Unternehmen des Flugzeugs – obliegt, können derartige Zwischenfälle nicht mehr vorkommen.

Als Filchner wieder in Bayern war, erbat er erneut finanzielle Unterstützung, um die begonnene Sache zu Ende zu führen. Die Behörden zeigten sich jedoch wenig entgegenkommend. Sie begründeten ihre ablehnende Haltung damit, er habe für das einmal bewilligte Geld nicht genug Ergebnisse mitgebracht. Wenn man bedenkt, daß wir Filchner die unschätzbare Entdeckung wichtigen Neulands, der Filchner-Eisbarre, und die später während der Driftfahrt noch gemachten meteorologischen, magnetischen, ozeanographischen, hydro-biologischen und andere Untersuchungen verdanken, so mutet die Einstellung jener Männer vom grünen Tisch geradezu unfaßbar an. –

Filchner lebte später völlig zurückgezogen in der Schweiz, wo ihm der Verfasser dieses Buches noch einmal begegnen durfte. Daß auch das Ausland seine

Verdienste anerkannte, die sein Vaterland erst so spät würdigte, hat Filchner leider nicht mehr erlebt.

Am 10. Mai 1957 richtete der bekannte amerikanische Polarforscher Finn Ronne, der im Internationalen Geophysikalischen Jahr auf der Filchner-Eisbarre seine Station leitete, von hier aus ein Begrüßungstelegramm an Filchner als den Entdecker dieser Eisbarre. Zu spät! Drei Tage vorher, kurz vor Vollendung seines 80. Lebensjahres, hatte der greise deutsche Forscher seine Augen für immer geschlossen.

Ausdauer!

Noch immer ließ die Debatte – Zwillingskontinent oder nicht – die Gemüter nicht zur Ruhe kommen. Nachdem durch Filchners Forschung überraschenderweise im Weddellmeer eine gleiche Eisbarre wie im Rossmeer festgestellt worden war, verstärkte sich die Ansicht, daß Antarktika aus zwei Teilen bestehen müsse und ein eiserfüllter Sund die Verbindung zwischen den beiden Meeren bilde.

Ernest Shackleton, der junge Draufgänger, der 1909 bis auf 21 Meilen an den Südpol herangekommen war, griff Filchners Idee auf: Von der gleichen Stelle an der Weddellsee aus wollte er die Antarktis zum Rossmeer durchqueren; genau wie Filchner wollte er sich von einer von hier losmarschierenden Expeditionsgruppe beim Beardmore-Gletscher auffangen lassen.

Als 1914 das große Völkerringen in Europa begann, finden wir ihn am 5. Dezember an Bord der „Endurance“ (Ausdauer) mit seiner Expedition auf dem Weg in die Antarktis. Nomen est Omen! Er sollte bald erfahren, daß sein wackeres Schiff seinen Namen zu recht trug, denn noch bevor es das Festland erreichen konnte, hielt das tückische Eis wie mit Polypenarmen den Segler in tödlicher Umklammerung fest. Alle Versuche, sich zu befreien, scheiterten. Resignierend erkannte die Besatzung, daß ihre Expedition ein jähes Ende gefunden hatte und sie – wie viele vor ihnen – driften mußten.

Das Eis führte sie fast den gleichen Weg, den Filchners „Deutschland“ genommen hatte. Hilflos waren die Männer dem mahlenden Eis ausgeliefert, ständig fürchtend, ihr Schiff könne dem gewaltigen Eisdruck nicht standhalten. Bange Stunden verstrichen, in denen sie tatenlos dazu verdammt waren, zuzuschauen, wie das mörderische Eis mit der „Endurance“ spielte, als wäre sie ein Ping-Pong-Ball. Dann wurde der Segler völlig aus dem Wasser gedrückt und lag seitwärts auf dem Eis wie ein riesiger, toter Fisch. Längst hatten die Männer Proviant und Notausrüstung auf treibenden Schollen ausgesetzt; aber noch immer gab das brave Schiff sich nicht geschlagen. Auch jetzt, mit Aufhören der Pressung, rutschte es wieder in sein Element zurück. Schließlich, am 17. Oktober 1915, ereilte die „Endurance“ ihr Schicksal.

Es hatte wie stets zuvor begonnen. Das Schiff ächzte und stöhnte unter dem zusehends heftiger werdenden Eisdruck. Planken krachten und fieberhaft waren die Sicherungskommandos dabei, ein Leck nach dem anderen abzudichten. Matrosen pumpten das unablässig eindringende Wasser heraus. Dann barsten die ersten Spanten. Schotts zersplitterten, und selbst die Stahlwanten rissen wie Seidenfäden. Immer noch steigerte sich die Pressung, und diesmal gab es kein Entrinnen. Es war völlig ausgeschlossen, die riesigen Lecks zu flicken. In rauschenden Bächen strömte das Wasser ins Innere.

Die Besatzung überließ nun das Schiff seinem Schicksal. Man konnte nichts weiter tun, als noch möglichst viel aus seinem Rumpf zu bergen. Die letzten Wanten wurden gekappt. Spieren und Masten wollte man zum Bau der Notunterkünfte verwenden.

Aber über einen vollen Monat noch sollte sich der tapfere Segler in seinem Todeskampf quälen, ehe er am 21. November langsam und lautlos in den Fluten versank. —

Die Schiffbrüchigen trieben auf den Eisschollen nach Norden. Nicht nur weiter und weiter entfernten sie sich von ihrem einstigen Ziel, sondern waren sich auch über ihre hoffnungslose Lage völlig im klaren. Wie sollten sie je Verbindung mit der Außenwelt aufnehmen, nun, da die „Endurance" untergegangen war? Nur sie allein wußten von der Katastrophe. Niemand konnte ahnen, wo sie sich befanden, und Maßnahmen zu ihrer Rettung ergreifen.

Glücklicherweise war es Sommer und die Temperatur erträglich. Tag und Nacht wärmte sie die Sonne; aber allmählich neigte sich der Sommer dem Ende zu, und die Strömung führte sie schon nordwärts über den Polarkreis. Waken wurden häufiger und nicht selten geschah es, daß die einzelnen Schollen mit Menschen und Material auseinandertrieben. Zum Glück hatte man sämtliche Boote retten können, so daß mit ihrer Hilfe die Passagiere auf die jeweils größte Scholle umsteigen konnten.

Anfang April 1916 erhob sich über dem Horizont ein kaum merklicher Strich. *Land!*

Zu ihrem Entsetzen drohte die Schollenfahrt jedoch an der schnell näherkommenden Insel vorbeizugehen. In Windeseile beluden sie die Boote mit dem Notwendigsten, sprangen hinein und manövrierten sich mühsam zwischen kleinen und größeren Schollen hindurch bis ans nackte, felsige Ufer.

457 Tage — einundeinviertel Jahr — hatte die Driftfahrt der 18köpfigen „Endurance"-Besatzung gedauert, als sie endlich festen Boden unter den Füßen spürte. Das Schicksal hatte sie — wie genaue Ortsbestimmungen ergaben — auf die Elefant-Insel verschlagen, die zu den Süd-Shetlands gehört. Ein guter Stern hatte sie davor bewahrt, zwischen den weit auseinanderliegenden Inseln ins offene Meer hinausgetrieben zu werden. Dort wäre das Eis unter ihnen zerschmolzen und der Tod ihnen gewiß gewesen. —

Zwar war der Kampf gegen die Elemente zu ihren Gunsten ausgegangen. Aber würde diese kalte, unbewohnte Insel, bar jeder Vegetation, ihr Ende nicht nur hinauszögern? Kein Schiff würde hier anlegen, und selten nur wurden die Inseln von Robbenfängern aufgesucht.

Shackleton, der Unverzagte, sah eine letzte Chance. Er wollte es wagen, mit dem seetüchtigsten der Rettungsboote 1200 Kilometer nordwärts über den offenen Ozean nach Süd-Georgien zu gelangen, um von dort Hilfe herbeizuholen. Er brauchte fünf Mann; aber fast alle meldeten sich freiwillig. So wählte er den Kapitän und die vier zähesten Leute aus. Der Rest würde auf der Insel verbleiben. Umgedrehte Boote sollten ihnen ein Dach über dem Kopf geben. Der Proviant wurde rationiert, und Fett von Seehunden und Pinguinen würde ihr Heizmaterial verlängern.

Sonst konnten sie nur warten und hoffen.

Die Leiden, Mühsale, Entbehrungen und Opfer jener fünf Argonauten in ihrem knapp 6 Meter langen Boot zu schildern, ihren Wagemut und Heroismus zu besingen, dazu wäre wohl nur einer imstande, der selbst mit dabei war. Sie aber, die dies erlebten, schwiegen. Sie machten nicht viel Aufhebens von einer Tat, die später als einmaliges Heldentum gepriesen wurde.

16 Tage währte Shackletons Fahrt übers Meer, ehe er mit seinen Getreuen im Südwesten Süd-Georgiens an Land ging. Die Walfangstation Grytviken aber, wo er auf Hilfe rechnen konnte, liegt auf der gegenüberliegenden Seite. Die Insel mit ihren gefährlichen Klippen in dem arg mitgenommenen Boot zu umschiffen, war nicht ratsam. So blieb nur der Weg über Land. Doch zwischen Landeplatz und Ziel ragte ein vergletschertes Hochgebirge, das zu übersteigen bisher noch keiner gewagt hatte. Aber auch jetzt gab Shackleton nicht auf. Er ließ zwei der völlig entkräfteten Männer und einen dritten zu ihrer Pflege zurück und machte sich mit den anderen auf, das letzte Hindernis zu nehmen.

Ohne Zelt, ohne Schlafsack, bar jeder alpinen Ausrüstung und mit einem Minimum an Verpflegung brachen sie auf. An Schlaf war nicht zu denken, denn schon nach kurzem Schlummer würde es kein Erwachen mehr geben. Sechsunddreißig Stunden durchkletterten sie – ohne auszuruhen – Fels- und Eisbrüche. Schließlich gelangten sie unter Aufbietung der äußersten Kräfte zur Walfangstation; hier brachen sie – kaum fähig noch Worte der Hilfe zu stammeln – halb ohnmächtig zusammen.

Doch schon am nächsten Morgen holte Worsley, der Kapitän der „Endurance", mit einem Walfangschiff die drei zurückgebliebenen Kameraden von der Westküste, während Shackleton sich nach einem Kutter für die Schiffbrüchigen auf der Elefant-Insel umsah. Die Zeit drängte, und so war er bereits nach zwei Tagen wieder unterwegs, um mit einem anderen Walfänger die restlichen 12 Mann zu bergen.

Nun war das Schlimmste wohl überstanden. Shackleton hielt bereits auf die Süd-Shetlands zu. Doch abermals wurde seine Geduld auf eine harte Probe gestellt. –

Es war Winter geworden und die Insel meilenweit von unpassierbarem Eis umgeben, so daß der Kutter die Küste nicht anlaufen konnte. Dicht vor dem Ziel mußte Shackleton umkehren mit Kurs auf die Falklands-Inseln. Hier vertauschte er den Walfänger mit einem eistüchtigeren Schiff und begab sich erneut zur Insel der Schiffbrüchigen. Doch wiederum vergeblich. Das unerbittliche Eis ließ ihn nicht durch und blockierte unwiderruflich den Weg. Was nun? Shackletons eiserner Wille führte ihn jetzt nach Argentinien, wo

er die „Emma" charterte, aber auch der dritte Versuch schlug fehl. Endlich, beim viertenmal, triumphierte der argentinische Fischdampfer „Yelcho" über die Naturgewalten, und Shackleton konnte seine Getreuen in die Arme schließen. Vier Monate war er fortgewesen. Am 30. August fand diese Odyssee ihren glücklichen Abschluß. –

Von Anfang an hatte die Expedition unter einem Unstern gestanden und doch war niemand ums Leben gekommen.

Shackleton war wie sein braves Schiff; er hatte eine durch nichts zu erschütternde Ausdauer.

Während die Teilnehmer über Buenos Aires im Triumphzug nach London zurückkehrten, reiste Shackleton aber nach Neu-Seeland, um die vom Rossmeer aus vorgestoßene Auffanggruppe zu holen. Diese war seinerzeit termingerecht abmarschiert, jedoch war ihre Aufgabe hinfällig geworden, da Shackleton – wie auch Filchner – die beabsichtigte Inlanddurchquerung nicht hatte antreten können.

Auch diese Gruppe war vom Unglück verfolgt worden. Zwar hatten die Männer planmäßig Vorratsdepots bis zum Beardmore-Gletscher anlegen können; aber Spencer-Smith, einer von ihnen, hatte die Strapazen nicht ausgehalten und war auf dem Rückweg an Erschöpfung zugrunde gegangen. Und ein weiterer Schicksalsschlag traf sie. Ein kurzer, mit ungeheurer Gewalt hereinbrechender Blizzard forderte nicht nur in Kapitän Mackintosh, dem Kommandanten des zweiten Schiffes, der „Aurora", und seinem Begleiter Hayward zwei neue Todesopfer – sie kamen an Land dicht beim Schiff in diesem Schneeorkan um –, sondern brachte das Buchteis im McMurdo-Sund in Bewegung und führte das eingefrorene Schiff mit sich fort. Diese Katastrophe wirkte sich auch auf die übrigen Teilnehmer der Auffang-Expedition aus, da nur ein Teil der Vorräte ausgeladen war.

Die „Aurora" wurde zu einer unfreiwilligen Drift gezwungen und erreichte, nahezu ein Wrack, den Hafen Chalmers auf Neu-Seeland. Die Besatzung war also in Sicherheit, aber wer würde sich um die zurückgebliebene Expeditionsgruppe kümmern?

Als Shackleton in Neu-Seeland eintraf, brach er unverzüglich mit der wiederinstandgesetzten „Aurora" auf, um die letzten, dicht vor dem Verhungern stehenden Männer vom Rossmeer abzuholen, und brachte sie zu Beginn des Jahres 1917 glücklich in die Heimat.

Groß-Britannien stattete zwei Jahre später – 1919 – seinen tatkräftigen und beliebten Polarforscher Shackleton mit neuen Mitteln aus, und am 25.

September 1921 startete er an Bord der „Quest“ wiederum zu einer Fahrt ins Weddellmeer, um seine Forschungen weiterzuführen. Aber es sollte ihm nicht mehr vergönnt sein. In Süd-Georgien, wo das Schiff den Hafen anlief, setzte der Tod seinem unermüdlichen Wirken ein jähes Ende.

Ernest Shackleton, der Mann mit der eisernen Gesundheit, dem unverwüstlichen Lebensmut und den stahlharten Nerven, starb am 5. Januar 1922 an einem Herzfehler, der die Folge einer überstandenen Grippe war. Seinem Wunsche entsprechend wurde er in Grytviken beigesetzt, dem Hafen und der Walfangstation von Süd-Georgien, dem Tor zur Antarktis, die seine Heimat geworden war.

Fliegerstadt am Südpol · Byrds Jugend und Ausbildung

Ende der zwanziger Jahre tritt die Polarforschung schlagartig in eine ganz neue Phase ein. Mit dem Erscheinen Richard Evelyn Byrds vollzieht sich die Wandlung von der „Klassischen“ Zeit zur Moderne. Auch Byrd sind die Erfolge nicht in den Schoß gefallen und obwohl Sohn eines reichen Vaterlandes, hat er zeitlebens um jeden Cent für wissenschaftliche Zwecke kämpfen müssen. Wie oft kam es vor, daß er – glücklich, gefeiert und von aller Welt umjubelt – die Schulden einer Expedition mühsam durch Vorträge und Publikationen abverdienen mußte. Seine Sorgen fingen erst *nach* seinen Reisen an, und er sagt selbst, daß die Monate und Jahre, die er weltabgeschieden in der verzauberten, weißen Einöde verbrachte, trotz aller schmerzhaften Erlebnisse zu den schönsten und unbeschwertesten seiner Forscherlaufbahn gehören. –

Als Kind schon war er stets der Anreger. Die vielen Streiche, die er während seiner Schulzeit ausheckte, brachten ihm zwar die Bewunderung seiner Kameraden, weniger aber die seiner Lehrer ein. Trotzdem war er beliebt. Nie trugen seine Lausbübereien den Charakter der Bosheit, und seine große Wahrheitsliebe und Hilfsbereitschaft verbuchten ihm manchen Pluspunkt.

Plötzlich – mit 13 Jahren – war er verschwunden.

Einige Wochen später tauchte er auf den Philippinen auf. Mit einem gleichaltrigen Freund hatte er im offenen Segelboot den Stillen Ozean überquert und wollte sein Leben fortan selbst in die Hand nehmen.

So stolz sein Vater über die vollbrachte Leistung des Jungen auch war, holte er ihn sofort nach Hause und machte ihm klar, wie sehr sich die Mutter geängstigt hätte und daß der Anfang einer Karriere nicht einfach im Schuleschwänzen bestände.

Byrd ging also weiter zur Schule, war sogar einer der Besten und bestand das Abitur mit Auszeichnung. Seine Liebe aber gehörte dem Meer, und so überrascht es nicht, daß er den Wunsch äußerte, Marineoffizier zu werden. Seine Leistungen auf der Marine-Akademie waren erstaunlich, die Lieblingsfächer Mathematik, Astronomie und Nautik.

Da in Amerika Sport eine besondere Rolle spielt, sind die Militärakademien auf diesem Gebiet führend. Baseball, Football, Boxen, Reiten, Tennis, Leichtathletik und Geräteturnen gehören zum Ausbildungsprogramm. Byrd war nicht nur Baseball-Champion, sondern auch Mannschaftskapitän verschiedener anderer Sportteams. Neben der alljährlichen Punktbewertung innerhalb der eigenen Reihen trat die Akademie auch oft zum Wettkampf gegen andere Militärschulen an, was stets ein großes Ereignis bedeutete und mit dementsprechenden Aufregungen verbunden war. Hierbei wurde die Gesamtleistung der Mannschaft gewertet.

Wieder einmal war es soweit. Die Vorbereitungen befanden sich in vollstem Gange und das Training war hart und streng. Byrd hatte sein Team beim Geräteturnen gedrillt. Mit besonders gewagten Kürübungen wollte er seiner Mannschaft unbedingt zum Siege verhelfen. Er selbst probte am Vorabend des großen Ereignisses noch einmal seine „Nummer": Ausgrätschen an schwingenden Ringen.

Alles klappte vorzüglich, er war in Hochform. –

Nächster Vormittag. Die Teams sind angetreten. Byrds Gruppe liegt schon weit in Führung, als er sich zu seiner Kür fertigmacht. Gespannt und bewundernd folgen ihm die Blicke. Höher schwingt er als sonst, der Sieg ist ihm schon soviel wie gewiß! Da – was ist das? Entsetzen hat sich der Zuschauer bemächtigt. Noch immer starren sie zur Decke – wo es nichts mehr zu sehen gibt. Plötzlich löst sich die Erstarrung in einem einzigen Schrei. Byrd stürzt aus der Höhe der Halle und schlägt hart auf den Boden. – Nach dem Ausgrätschen hatte er nur einen Ring zu fassen gekriegt. Wegen des ungeheueren Schwungs konnte er sich nicht halten. Besinnungslos wird er hinausgetragen.

Nach Stunden erwacht er im Lazarett aus seiner Bewußtlosigkeit. Er beschwört die Schwester, ihm die Wahrheit zu sagen und erfährt, daß sein rechter Knöchel gebrochen ist.

„Werde ich je wieder richtig laufen können, Schwester?" fragt er entsetzt.

„O ja, bestimmt, es dauert nur ein Weilchen. Sie müssen vorsichtig sein und hübsch ruhig liegenbleiben."

Mit Ungeduld erwartet Byrd Nachricht über den Wettkampf. Wie ist die Entscheidung ausgegangen?

Noch am gleichen Abend sieht er in die strahlenden Gesichter seiner Crew. Die jungen Fähnriche stehen um sein Bett und erzählen. Vergessen sind Schmerz, Enttäuschung und Hilflosigkeit. Sein Team hat auch ohne ihn gewonnen.

Später, als sie wieder gegangen sind und er allein ist, kommen die Gedanken.

„Wie", grübelt er, „war ich doch von mir eingenommen! Wie habe ich mir eingebildet, ohne mich geht's nicht, und nun – haben sie's doch geschafft – ganz allein."

Neid liegt Byrd fern. Es ist auch kein Neid, der ihn bewegt, sondern vielmehr Gedanken eines unbewußten In-sich-gehens. Hier im stillen Krankenzimmer, in den Stunden der Einsamkeit und Besinnung entscheidet sich Byrds späteres Leben. Für immer legt er den Ehrgeiz ab. Fortan ist seine Bescheidenheit sprichwörtlich und wird seine Persönlichkeit bis ins hohe Alter auszeichnen. –

Als Bester macht Byrd das Abschlußexamen der Akademie. Sein Traum aber, als Seeoffizier auf der Brücke zu stehen, geht nicht in Erfüllung. An Bord ist kein Platz für einen Krüppel. Das gelähmte Bein macht Schwierigkeiten. So verbringt Byrd die folgenden Jahre in Stabsstellungen, Kommandos an Land und in Büros.

„Ich hatte gehofft, Soldaten von einem Kriegsschauplatz auf den anderen werfen zu können, statt dessen verschiebe ich ihre Personalakten von einem Fach ins andere!" sagt er später in seiner Biographie.

Inzwischen ist der erste Weltkrieg ausgebrochen. Selbst da glückt es Byrd nicht, an die Front zu kommen. Er bittet um Versetzung zur Fliegerei. Nach unendlichem Bemühen seinerseits gibt man seinem Gesuch statt.

In ganz kurzer Zeit lernt er fliegen, ja, bildet sogar als Fluglehrer Soldaten aus; ein persönlicher Einsatz auf dem Kriegsschauplatz Europa bleibt ihm jedoch versagt.

Die meisten Soldaten werden entlassen, als der Krieg vorüber ist, darunter auch Byrd. Seiner Existenz beraubt, tut er sich mit ein paar ehemaligen Fliegerkameraden zusammen. Sie kaufen alte, ausrangierte Militärflugzeuge und Ersatzteile auf und gründen eine private Flugschule. Das Unternehmen gedeiht prächtig und die Schule erfreut sich bald eines so guten Rufs, daß der Staat beschließt, sie zu übernehmen. Die Schule wird staatlich, und Byrd ist wieder in seinem alten Beruf.

Im Flugzeug am Südpol

Die Vereinigten Staaten hatten den Plan gefaßt, mit ihrem Luftschiff „Shenandoah" die Arktis zu überqueren und zwar von Alaska über den Nordpol nach Spitzbergen.

Byrd, der sich als Navigator und Organisator bereits einen Namen gemacht hatte, wurde hinzugezogen, mit den Vorbereitungen betraut und sollte als Navigator mit auf die Reise gehen. Mit wahrem Feuereifer widmete er sich dieser Aufgabe.

Doch wieder sollte es anders kommen!

Als nämlich das englische Starrluftschiff ZR 2, das nach den gleichen Bauplänen konstruiert war wie die „Shenandoah", eine Probefahrt unternahm, brach es plötzlich in der Luft auseinander, explodierte, und die brennenden Trümmer stürzten bei Hull in den Humber-Fluß. 45 Menschen kamen ums Leben. Sofort blies man die beabsichtigte Reise der „Shenandoah" ab. Byrds Pläne waren wieder einmal zu Wasser geworden. —

Nun aber war es zu spät. — Der Wunsch zum Nordpol zu gelangen, ließ ihn nicht mehr los. Er gründete ein Unternehmen „Nordpol" und begann zu — — sammeln. Da erfuhr er, daß der bekannte Polarforscher Donald B. MacMillan die Marine um ein Flugzeug gebeten hatte, mit dem er Grönland erforschen wollte. Byrd gab die eigenen Pläne auf und schloß sich MacMillan an, in der stillen Hoffnung, einen Polflug unternehmen zu können.

Aber dies sollte denn doch nicht klappen. Mit einer einmotorigen Maschine im Nonstop von Westgrönland zum Nordpol und zurückzufliegen, wäre ein Hasardspiel gewesen. Byrd schob deshalb den Flug für später auf. Immerhin hatte er unter dem erfahrenen MacMillan Erfahrungen gesammelt, die von Nutzen sein sollten.

Wieder zurück in Amerika, geht er sofort mit aller Gründlichkeit daran, eine Expedition auszurüsten mit dem alleinigen Zweck, den Nordpol im Flugzeug zu erreichen. Es glückt ihm im Jahre 1925 im Wettlauf mit Amundsen, diesen um wenige Tage zu schlagen. Ein gerechter Ausgleich, war doch am Südpol Amundsen Scott knapp zuvorgekommen.

Es folgt Byrds weniger bekannte Transatlantiküberquerung, die aber im Schatten Charles Lindberghs steht.

Als Amundsen Byrd nach seinem erfolgreichen Nordpolflug gerührt in die Arme schloß und ihn nach seinen weiteren Plänen fragte, antwortete dieser ohne zu zögern: „Well, ich denke an einen Flug zum Südpol!"

1928 sehen wir ihn auf dem Weg in die Antarktis. Zwei Schiffe kämpfen sich durchs stürmische südliche Eismeer vor, die kleine 515 t große „City of New York", ein alter norwegischer Walfänger, und die wenig größere „Eleanor Bolling", ein Eisenschiff, dessen einziger Vorteil — wie Byrd scherzhaft behauptet — ihre Billigkeit ist.

Unbeschadet erreicht er die Rossbarre und geht in der Walfischbucht, Amundsens altem Anlegeplatz, an Land. In 14 Kilometer Entfernung entsteht sein Standquartier Klein-Amerika, die Fliegerstadt am Südpol. Immer wieder wird später Little America als Basis dienen.

Gleich drei Flugzeuge hat Byrd mitgenommen, eine einmotorige Fokker, eine Sportmaschine vom Typ Fairchild und einen dreimotorigen Ford-Hochdecker, die Südpolmaschine. Die Wahl war ihrer größeren Sicherheit wegen auf die dreimotorige gefallen. Bei Ausfall eines Motors kann sich das Flugzeug mit den zwei anderen noch in der Luft halten.

Was Byrd Sorge macht, sind der kleine Aktionsradius und die geringe Steigfähigkeit des Hochdeckers. Von Klein-Amerika zum Pol und wieder zurückzufliegen, ohne nachzutanken, ist unmöglich. Doch durch Anlegen eines Benzindepots — so weit wie möglich im Süden — kann er dieses Handicap aus der Welt schaffen. Weit schwieriger ist das Problem der ungenügenden Steighöhe. Die Ford-Maschine kann bis auf etwa 3000 Meter klettern. Die Randgebirge des Südpolplateaus sind aber weit höher. Wird er auf der ihm gänzlich fremden Route irgendwo einen Durchschlupf finden? Auch ist gutes Wetter in Klein-Amerika noch keine Garantie, daß in den Hochgebirgstälern nicht gefährliche Wirbel und Fallböen auftreten. Hier kann er nur auf sein Glück vertrauen.

Klein-Amerika ist geradezu luxuriös ausgestattet. Rund 22 Baulichkeiten, darunter 5 behaglich eingerichtete, zerlegbare Wohnhäuser, die elektrisch beheizt wurden, Verwaltungsgebäude, Werkstätten, Anlagen für Licht- und Stromerzeugung und Ställe für die 94 Hunde umfaßt die Basis. Von außen sind alle Häuser mit roter oder gelber Farbe angestrichen, damit man sie aus der Luft besser erkennen kann. Der geräumige Speisesaal kann die gesamte Besatzung zugleich beherbergen und ist leicht in ein Kino umzuwandeln.

Tief sind die Wohnhütten in den Schnee gegraben, Kälte und Sturm können ihnen nichts anhaben. Nur Schornsteine, Ausstiegluken und Antennenmaste zeugen von der unterirdischen Stadt. Gänge verbinden die Häuser miteinander. Es gibt sogar einen Lesesaal und ein eigenes Schlachthaus. Dort werden die Robben zerlegt und das gefrorene Fleisch gelagert. Auf Kühlschränke kann man verzichten. Neben den drei Flugzeugen umfaßt der Motorpark auch einige Raupenschlepper. —

Drei hohe Funktürme mit 24 Sendern und 31 Empfängern sorgen für ständige Verbindung mit der Außenwelt oder den auf Erkundungsflügen eingesetzten Piloten. Die Reichweite war so groß, daß man nicht nur in direktem Verkehr mit den USA stand, sondern sogar mit den russischen Arktisstationen im höchsten Norden auf Franz-Josef-Land und dem auf seiner Polarfahrt befindlichen Luftschiff „Graf Zeppelin" Funksprüche wechseln konnte.

Nach der Überwinterung schwärmen die Wissenschaftler aus — nach allen Richtungen.

28. November 1929. Aufgeregt stürzt der Funker in die Messe, wo man beim Mittagsmahl sitzt.

„Der Wetterdienst meldet prächtiges Flugwetter — Aufklaren auf der ganzen Linie, wahrscheinlich auch überm Pol!"

Hastig springt Byrd auf. Die Männer lassen ihr Dinner im Stich, keiner denkt mehr ans Essen. Die Besatzung knöpft die Fliegerkombinationen zu, stülpt die Kapuzen über den Kopf, während die Mechaniker die Motoren vorwärmen.

Vermummt wie Teddybären klettern Byrd, der Pilot Balchen, der Co-Pilot und Funker June und MacKinley, der Fotograf, an Bord. Proviantsäcke, Notausrüstung, Zelte, Schlitten und ein Riesenmonstrum — die Vermessungskamera Kinleys — sind schon verfrachtet.

Nach gutem Start liegt die Maschine ruhig in der Luft und schwebt in wenigen hundert Metern Höhe über der gigantischen Landschaft. Jetzt haben die vier Männer Zeit, einen Blick nach unten zu tun. Die Sonne wirft Spitzlichter auf ihren Weg. Schweigend und geheimnisvoll erstreckt sich der unermeßliche Kontinent in seiner ganzen Schönheit. Schneewehen zaubern zartgrüne Schatten hervor, und über allem wölbt sich glasklar und durchsichtig der pastellblaue Polarhimmel. „Man müßte die Andacht der alten Meister haben, um dies festhalten zu können", denkt Kinley, „auch das gelungenste Foto kann Farben und Stimmung nicht wiedergeben."

Dunkle Streifen voraus reißen sie in die Wirklichkeit zurück. Gletscherspalten! In drei Minuten ist man darüber weg. „Fast schäme ich mich, wenn

ich an Scott und Amundsen denke, die sich tagelanger Strapazen unterwarfen, um solche Brüche zu überwinden. Wir schafften es in 3 Minuten!" schreibt Byrd in sein Tagebuch. Noch eine Stunde — dann deutet June nach unten:

„Wenn mich nicht alles täuscht — unser Schlittenvorstoß."

Die Männer pressen die Nase dicht an die Scheiben. Winzige, schwarze Punkte, rasch größer werdend, unterbrechen die Unberührtheit der Schneefläche. Deutlich erkennt man jetzt Menschen und Schlitten. Balchen hält auf die Gruppe zu, aber keiner blickt nach oben.

„Tatsächlich, Gould mit seinen Leuten!"

Erst als die Maschine direkt über den Köpfen der Schneemänner hinwegdonnert, sehen die auf und winken.

„Wir haben euch nicht gehört", erzählen sie später, „bis ihr unmittelbar über uns wart. Die Pelzkapuzen sind gute Schalldämpfer."

Balchen dreht bei und beim zweiten Anflug flattert ein Fallschirm mit Post und Proviant hinunter. Eine Ehrenrunde — dann ist das Flugzeug außer Sicht.

Nach 5½ Stunden steigt eine graue Wand aus dem Glast. Das Randgebirge des Südpolplateaus kommt in Sicht. Die Stunde der Entscheidung ist angebrochen.

Balchen zieht die Maschine höher und höher, aber noch immer steht der Kamm des Gebirges weit über ihm. Zwei Pässe tauchen auf. Byrd deutet auf den rechten, der niedriger scheint. Schwer arbeitet sich das Flugzeug das Gletschertal hinauf. Erbarmungslos beginnen die Böen es zu schütteln, und mehrfach geht ein heftiges Vibrieren durch den Rumpf. 3000 Meter zeigt der Höhenmesser und trotz krampfhafter Versuche will der Zeiger nicht weiter ausschlagen. Die wildzerklüftete Gletscheroberfläche kommt bedenklich nahe. Byrd, der mit äußerster Konzentration das Manöver des Piloten verfolgt hat, schreit: „Haupttank öffnen!"

2500 Liter kostbaren Sprits rauschen in die Tiefe. Um 50 Zentner an Gewicht erleichtert, gewinnt die Maschine leicht an Höhe. Gebannt starrt Balchen geradeaus, es langt immer noch nicht. „Noch 100 kg abwerfen", brüllt er. In dieser kritischen Situation muß Byrd sich blitzschnell entscheiden. Soll er Proviant oder Brennstoff opfern? Einen 60 Kilo-Sack mit Lebensmitteln schmeißt Byrd eigenhändig aus der geöffneten Seitenluke. Aber noch ein weiterer Proviantsack geht denselben Weg, ehe die Maschine die Paßhöhe erreicht. Fast streifen ihre Skikufen den Kamm, so knapp geht der Flug darüber hinweg. Bis auf 3200 Meter ist der Hochdecker geklettert, sich mühsam Zentimeter um Zentimeter emporarbeitend.

Hinter dem Paß fällt das Gebirge wieder ab, aber nur um 500 bis 600 Meter. Weiß und eben liegt das Inlandeis vor ihnen. Erleichtert atmen die Männer auf, nur Kinley ist überrascht. Warum hat man sich eigentlich so aufgeregt? Die ganze Zeit über hatte er eifrig Aufnahmen gemacht und nichts von der bedrohlichen Lage mitbekommen.

„Na, du alter Motivjäger", meint June, „du merkst wohl erst etwas, wenn die Felswand dir das Objektiv wegrasiert?"

„Freu' dich", mischt Byrd sich ins Gespräch, „ich habe ernsthaft überlegt, ob wir Proviant oder deine Kanone über Bord werfen sollten."

Was nun kommt, ist ein Kinderspiel. In knapp zwei Stunden erreicht die Maschine den Südpol. Sie schert nach allen Himmelsrichtungen aus und zieht Kreise, um sicher zu gehen, daß der Pol eingefangen ist.

Wie einst am Nordpol flattert nun auch hier am anderen Ende der Welt das Sternenbanner zu Boden. Mit seiner scharfen Spitze bohrt sich der Flaggenmast ins Eis und steht aufrecht am Südpol.

Jetzt wendet sich die Maschine wieder nach Norden. Das gute Wetter hält an, der Himmel ist wolkenlos. Noch immer brennt die Sonne vom Himmel herunter, obwohl sich der Tag seinem Ende zuneigt. Man befindet sich ja im Bereich der südlichen Mitternachtssonne, wo die Sonne monatelang nicht untergeht. Bald grüßen die weißen Silhouetten der Berge zu ihnen herüber, erhaben und hoheitsvoll. Aber sie sind nun keine Drohung mehr, hat doch das Flugzeug soviel Brennstoff verschluckt, daß es spielend den Kamm passiert. Balchen hält es auf 3600 Metern, sehr zur Wonne McKinleys, dessen Kamera nun ein größeres Gebiet einfangen kann. Von dieser Höhe herunter sehen die Gebirgszüge ganz anders aus. Byrd verliert die Orientierung. Ein paar scheußliche Minuten verstreichen, dann erkennt er plötzlich den Nansenberg, den er für die Route als Markierung gewählt hatte.

Im Gleitflug geht es hinunter auf die Rossbarre. Sie finden das Brennstoffdepot, das vor Beginn des Südpolfluges am Fuße der Berge angelegt war.

In einer Stunde ist nachgetankt, letzte Etappe nach Klein-Amerika.

Schon tauchen die Funktürme der Basis auf; in wenigen Minuten wird der Flug beendet und Byrds Traum in Erfüllung gegangen sein. In knapp 18 Stunden war man am Südpol gewesen und wieder zurück, einschließlich der Zwischenlandung beim Tanken.

Aber außer diesem denkwürdigen Südpolflug fanden noch 22 kleinere und größere Flüge sowie 9 Schlittenreisen statt. Das von Scott gesichtete, aber sonst noch ganz unbekannte König-Edward VII.-Land wurde erkundet und östlich anschließend das Rockefeller-Gebirge und Mary-Byrd-Land entdeckt.

Auch im Süden der Rossbarre wurden neue, große, alpine Gebirgszüge festgestellt. Es ergab sich, daß das Ross-Schelfeis viel weiter, als man angenommen hatte – mindestens bis 85° S –, in das Festland einschneidet.

Das Kartenbild Antarktikas ist durch diese Expedition um Teile, die zusammen etwa die Größe Deutschlands ausmachen, vervollständigt worden.

Im Mai 1930 trifft Byrd mit seinen Begleitern wieder in Amerika ein.

Nur drei Jahre hält es Byrd in den Staaten. Die Auswertung der Expeditionsergebnisse, Vorträge usw. füllen seine Zeit aus. Aber schon reifen neue Pläne. Man sollte das viele aus der Luft gesichtete Neuland gründlich erforschen.

Da gab es zunächst einmal das Mary-Byrd-Land, den Teil des antarktischen Kontinents, der sich östlich an die Rossbarre anschließt. Zum anderen hatte Byrd bei seinem Südpolflug festgestellt, daß das Randgebirge sich, so weit er erkennen konnte, nach Westen fortsetzte. Sollte es mit dem Mary-Byrd-Land in Verbindung stehen, dann würde er auf einer neuen Expedition klären können, daß das Ross-Schelfeis nicht mit der Filchner-Eisbarriere in der Weddellsee zusammenhängt. Dies wäre der sichere Beweis, daß von dem berühm-

ten Zwillingskontinent nicht mehr die Rede sein kann. Ohne eine Durchquerung des sechsten Erdteils wäre das Problem gelöst.

Aber eine zweite Expedition auf die Beine zu stellen, kostete erhebliche Schwierigkeiten, da zur Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs niemand Geld dafür übrig hatte. „Mehr als 30000 Briefe", berichtet Byrd, „haben wir geschrieben: »Sehr geehrter Herr ... würden Sie bitte so freundlich sein ...« Fast ebensoviele Antworten begannen: »Es tut uns außerordentlich leid, aber das Geschäft geht heute so schlecht — — — . . .« Nach 127 Bittgesuchen um Arbeitskittel mußten wir sie schließlich doch kaufen. Glücklicherweise gab es noch Geschäftsleute, die es sich gern etwas kosten ließen, wenn man ihnen ehrlich bescheinigte, daß ihre Waren die Probe bestanden und den Zweck erfüllt haben. Die Wissenschaft muß zur Geschäftsfrau werden, wenn sie Mittel zum geheiligten Zwecke braucht. Kurz und gut, die Geldfrage machte uns mehr zu schaffen, als alle Stürme und Gletscherspalten."

Trotzdem ist diese Expedition, mit der Byrd sich 1933 auf die Reise begibt, noch größer als die erste. An Bord der „Bear of Oakland" und der „Jacob Ruppert" befinden sich 115 Mann, drei Flugzeuge, ein Hubschrauber und die unentbehrlichen Motor- und Hundeschlitten. Der Ford-Hochdecker und die Sportmaschine waren — gut eingefettet und in ihre einzelnen Teile zerlegt — unten in der Antarktis geblieben.

Die Fahrt verläuft westwärts um Antarktika herum. Man versucht den noch unaufgeklärten Küstenverlauf zwischen Palmer-Land und der Rossbarre zu ermitteln. Es glückt weder den Schiffen noch der „William Horlick" — einem zweimotorigen Curtiss-Doppeldecker, der sowohl mit Skikufen wie Schwimmern ausgerüstet werden konnte. Die Maschine kehrte von ihrem Erkundungsflug ergebnislos zurück. Dieses Wasserflugzeug erwies sich jedoch als wertvoller Eislotse, da es vor den Schiffen herflog und den günstigsten Weg durchs Eis ausfindig machte.

Klein-Amerika wird erreicht und die Station verbessert und ausgebaut. Man findet die im Schnee vergrabenen Flugzeuge wieder, und auch der vor vier Jahren zurückgelassene Proviant erweist sich als völlig einwandfrei und noch brauchbar. Aufklärungsflüge, Vorstöße und Schlittenreisen werden unternommen, und das Bild der weiteren Umgebung wird erheblich vervollständigt. Byrds Vermutung, daß Antarktika nur ein einziger Kontinent ist, erweist sich als richtig.

Im Hauptlager selbst werden laufend magnetische und meteorologische Messungen durchgeführt. Pilotballone mit Radiosonden steigen täglich zur Wettererforschung in die Höhe.

Allein

Aber der normale tägliche Ritus: Ablesen der Instrumente, Erforschung des Wetters, Landeserkundung usw. ist es nicht, der die zweite Byrd-Expedition weit über die vorangegangene sowie alle noch folgenden herausheben soll. Es tritt vielmehr ein Ereignis ein, das uns den Menschen Byrd näher bringt und uns einen tiefen Einblick in seine Seele gewährt. —

Um besonders wertvolle meteorologische Ergebnisse zu erzielen, hatte Byrd vorgesehen, 285 km südlich von der Basis eine vorgeschobene Wetterwarte zu errichten, die während der Polarnacht Dauerbeobachtungen vornehmen und mit drei Mann besetzt werden sollte. Das Material zum Bau von „Advance-Station" wird mit Raupenschleppern unter seiner persönlichen Leitung transportiert. Ständige Motorschäden und Schlechtwetter verzögern den Marsch jedoch derart, daß sich Byrd kurzerhand entschließt, die Schlitten dort entladen zu lassen, wo sie sich gerade befinden. Das ist ungefähr 200 Kilometer von Klein-Amerika entfernt, auf dem 80. Breitengrad.

Zugleich mit diesem Entschluß faßt er noch einen weiteren: Statt der vorgesehenen drei Beobachter wird er allein auf „Advance-Station" den Polarwinter verbringen.

Diese Änderung hält er für notwendig, da er fürchtet, Proviant und Ausrüstung könnten für drei Mann nicht ausreichend sein, und er möchte keinem anderen eine Alleinüberwinterung zumuten. Daß er Klein-Amerika einige Monate lang nicht würde leiten können, ist in seinen Augen kein Hinderungsgrund, da der bewährte Dr. Poulter ihn gut vertreten würde. Mehr Gewissensbisse machte er sich seiner Familie wegen, falls die Sache schiefgehen sollte.

Am 28. März 1934 ist die Unterkunft fertig.

Es ist eine Hütte von 3 mal 4 Metern, die in den Schnee hineingegraben ist. Ein einziger Raum von 12 qm Fläche wird nun für sieben Monate Byrds Behausung sein. An einer Querwand ist die Schlafkoje, darüber ein Bord mit Büchern und Heften sowie sein Tagebuch. In der Mitte der Längsseite steht der Tisch, gegenüber ein kleiner, eiserner Ölofen. Man hat das Ofenrohr unter der Decke entlanggeführt, um die Wärme gut auszunutzen, dann erst

geht es ins Freie. Den meisten Platz nehmen die Instrumente, sein Radiogerät und der eigene Sender ein. Der Ausgang erfolgt durch einen Vorraum, der als Wärmeschleuse dient, und von hier aus senkrecht nach oben durch eine Klappe. Vom Vorraum zweigen zwei Stollen zur Aufbewahrung von Brennstoff, Lebensmitteln und Werkzeug in den Schnee ab.

Die letzten Menschen nehmen von Byrd Abschied. Lange noch bleibt er draußen und sieht ihnen nach, bis seine Augen nichts mehr von den Fortziehenden erkennen können.

Langsam wendet er sich um und betritt seine einsame Wohnung.

In Klein-Amerika geht alles seinen gewohnten Gang weiter. Mehrmals täglich, auf die Minute pünktlich, fängt der Funker die Beobachtungsergebnisse und Wettermeldungen auf, die Byrd durchgibt. Persönliche Worte werden kaum gewechselt. Wohl erzählt man Byrd alles, was im Hauptlager geschieht, aber seine Antworten sind nur kurz. Er muß Strom sparen, weil er keine Funksprechanlage, wie die anderen, sondern nur einen Morseapparat hat. –

Schon ist die Hälfte seiner freiwilligen Gefangenschaft vorüber. Eines Tages zieht der Funker den stellvertretenden Expeditionsleiter Dr. Poulter zu Rate: „Ich weiß nicht", sagt er, „was los ist. Die letzten Meldungen von Advance-Station sind nicht ganz klar. Manche sind verstümmelt, manche geben überhaupt keinen Sinn."

Poulter läßt die Anlage überprüfen, stellt aber keinen Schaden fest; es kann nur an Byrds Sender liegen.

Tage folgen, in denen die Meldungen immer verwirrter, immer unklarer werden – dann schweigt der Sender vollständig.

Schon macht man sich die größten Sorgen, was auf der einsamen Wetterwarte vorgehen mag, als Byrd sich wieder meldet. Doch lange dauert die Freude nicht. Schon nach kurzer Zeit werden die Sprüche wieder unverständlich.

Sollten sich Byrds Sinne verdunkelt haben?

Es wäre nicht das erstemal, daß ein Mensch in der Polarnacht den Verstand verliert. Byrd ist zudem ganz allein und kann sich mit niemand aussprechen. –

Obgleich er beim Abschied strikte Anweisung gegeben hatte, ihn nicht vor Ablauf der sieben Monate abzuholen, trifft Poulter trotz der Winternacht doch Anstalten, eine Hilfsexpedition auszusenden. Irgend etwas Unvorhergesehenes muß geschehen sein, vielleicht würde bei längerem Zögern jede Hilfe zu spät kommen. –

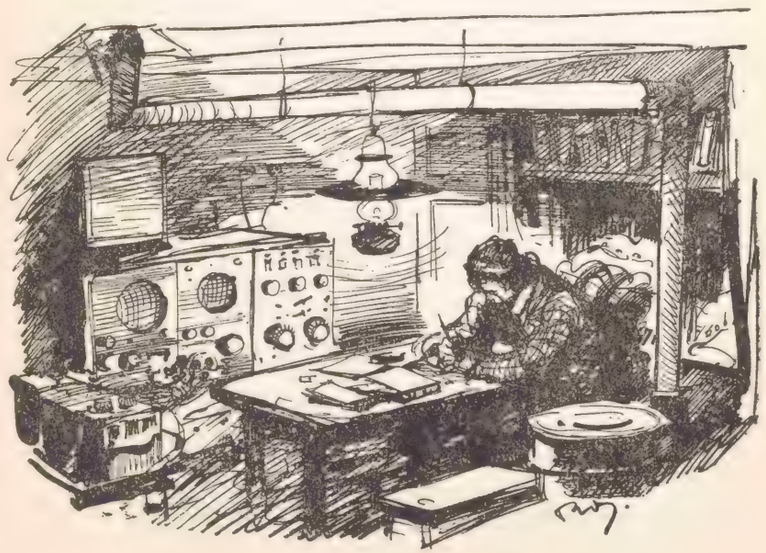
Der Rettungstrupp bleibt nach 80 Kilometern stecken. In der stockdunklen Polarnacht haben die Männer den Weg verfehlt und sich im Spaltengewirr der Gletscher hoffnungslos verirrt. Jeder Meter vorwärts ist äußerst gefährlich und zudem zwecklos. So kehren sie unverrichteter Dinge nach Klein-Amerika zurück.

Die Angst um Byrd ist nun riesengroß. Poulter will noch einen Versuch wagen.

Die zweite Gruppe kommt durch und findet Byrd.

Es ist allerhöchste Zeit . . .

Die Lösung des Rätsels war denkbar einfach. Wohl war Byrd elend, abgezehrt und apathisch, aber keineswegs geisteskrank. Er hatte sich eine Kohlenoxydvergiftung zugezogen. Das Ofenrohr war schadhaft geworden und die giftigen Gase in den Raum geströmt. Weil das Gas geruch- und geschmacklos ist, hatte er nichts gemerkt. Zwar hatte er sich von Tag zu Tag matter gefühlt, starke Kopfschmerzen und Übelsein verspürt, den Grund aber psychologisch zu erklären versucht. Schließlich hatte er sein Leben nur seiner Gewissenhaftigkeit zu verdanken, die ihn gezwungen hatte, täglich zu bestimmten Zeiten ins Freie zu klettern und die Instrumente abzulesen. So hatten seine Lungen sich des öfteren mit Sauerstoff vollgepumpt und der Vergiftung



weitgehend entgegengewirkt. Doch wer weiß, ob er noch lange die Kraft besessen hätte, gegen die zunehmende Ermattung anzukämpfen und sein weiteres Verbleiben auf der Wetterwarte nicht den langsamen und sicheren Tod bedeutet hätte.

Byrd kehrt mit dem Hilfstrupp nach Klein-Amerika zurück. Er ist nicht mehr der alte. Unternehmungsgeist und Tatkraft sind von ihm gewichen, und alle fühlen, daß ein furchtbarer seelischer Druck auf ihm lastet. –

So geht er denn auch, als sie 1935 wieder in den Staaten sind, allen Ehrungen aus dem Weg und schließt sich völlig von der Welt ab. Vier Jahre hört und sieht man nichts von ihm. Keine Berichte über die Expedition erscheinen.

Endlich erreichen es seine Freunde und Verwandten, daß er sein Tagebuch veröffentlicht. Denn, so denken sie, wenn Byrd sich noch einmal mit jenen Erlebnissen auseinandersetzt, wird der seelische Druck von ihm weichen.

Schonungslos geht Byrd mit sich selbst zu Gericht.

So entsteht das Buch „*Allein*", wohl der eigenartigste Expeditionsbericht, der existiert.

Greifen wir einen Tag heraus:

„Der 1. Juni war ein Freitag, ein schwarzer Freitag in der Tat. Die unsägliche Schwäche, die ich fühlte, erinnerte mich nur zu bald an mein Dasein. Zuerst bedurfte ich der Nahrung und der Wärme. Das Feuer war schon seit 12 Stunden ausgegangen, und seit fast 36 Stunden hatte ich nichts gegessen. Ich hob die Laterne und wartete. Ich entwand mich dem Schlafsack und ruhte neben dem Ofen aus. Ich zog die Hosen an und hob sie zentimeterweise hüftwärts. Dann das Hemd, dann die Socken, dann die Schuhe, und schließlich den Pelz. Das alles dauerte ewig. Mir wurde schwach, als ich den Fuß auf den Boden setzte. Kaum erreichte ich den Stuhl. Dort saß ich eine Weile, ohne mich zu bewegen, und starrte die Kerze an. Durst folterte mich. Im Eimer war eine fingerdicke Eiskruste. Ich steckte einige abgesplitterte Eisscherben in den Mund. Sogleich erbrach ich wieder. Auf dem Tisch lag eine Schachtel Zündhölzer. Ich steckte den Ofen an, aber die Flamme brannte rot und rauchig statt blau und klar, wie es hätte sein sollen. Das Feuer war mein Feind, und dennoch konnte ich ohne es nicht leben. –

So begann dieser endlose Tag, obgleich sich eigentlich nichts ereignete. Ich durchlebte tausend Jahre, eins peinigender als das andere. Die Nacht war voller Nebel und Schatten wie mein Gemüt. Einer Ohnmacht nahe, rettete ich mich wieder ins Bett. In dieser Nacht entdeckte ich die Unendlichkeit meiner Einsamkeit. Nie gekannte Wellen der Angst überfielen mich und überschwemmten die Tiefen meiner Seele. Jetzt wurde offenbar, daß ich mich in

einen Wahn verbissen und in eine Sackgasse verirrt hatte. Die Uhren tickten; aus dem Windmelder drang leises Schwirren. Allen Entschuldigungen zum Trotz vermochte ich keinen Märtyrer der Wissenschaft in mir zu erblicken. Bittere Vorwürfe peinigten meine Seele. – Zu guter Letzt bleibt dem Menschen als höchstes Gut die Liebe seiner Angehörigen. Alles übrige dünkt ihm nichtig, wenn er vor die Wahl gestellt wird. Dann treiben die Eitelkeiten der Welt dahin wie Trümmer in den Winden und Gezeiten der Meinungen. Aber die Familie bedeutet den ewigen Ankergrund und stillen Hafen, wo der Mann seine Seele an den Vertäuungen des Stolzes und der Treue schwingen fühlt. –

Das Leben erlischt selten in Schönheit . . . .

Kurz nach 3 Uhr verschwamm alles in einem Traum des Grauens."

Und diese Seiten wurden geschrieben, als Byrd noch nicht einmal am Ende seiner Kräfte war. 2 Monate und 10 Tage bleibt er noch allein, ehe Hilfe von der Station kommt. „Allein" ist ein Buch, das nichts verschweigt. Wiederholt klagt Byrd sich an, unnötig Menschen in Lebensgefahr gebracht zu haben. Rechtfertigen auch noch so wertvolle Ergebnisse seinen Entschluß? War seine Alleinüberwinterung doch nicht so selbstlos, wie er glaubte? Hatten ihn Abenteuerlust und Eitelkeit verleitet, es einem Scott und Amundsen gleichzutun?

Nach eingehender Selbstkritik kommt Byrd zu dem Schluß, daß er im Unterbewußtsein wirklich nur einmal ganz allein hatte sein wollen. Von 1919 bis 1933 war er unaufhörlich in Betrieb gewesen, hatte die Vorbereitung und Leitung verschiedener Expeditionen zum Nord- und Südpol übernommen, hatte Reiseberichte geschrieben, Vorträge gehalten und vieles mehr. In diesen 14 Jahren war das Verlangen in ihm immer stärker geworden, einmal zu sich selbst zu kommen, einmal Zeit zu haben. Es kam ihm vor, als habe er seit Ewigkeiten kein Buch mehr in Ruhe lesen, kein Konzert mehr in Ruhe genießen können. Es müßte wunderbar sein, monatelang keinen Menschen zu sehen und nur der Natur gegenüberzustehen. –

Byrds Freunde sollten recht behalten.

Mit seiner Medidation „Allein" hat sich Byrd Vorwürfe und Selbstanklagen von der Seele geschrieben. Von Monat zu Monat geht es ihm besser und nach Ablauf eines Jahres ist er wieder der alte Byrd, wie ihn alle kennen – voller Hoffnung und neuer Pläne.

Der glückliche Ellsworth und sein Polarstern

Groß, blond und blauäugig, ein wenig ungezwungen, immer strahlend lächelnd, das ist Lincoln Ellsworth, der hübsche Junge und Liebling der Mädchen. Der junge amerikanische Millionärssohn ist ein ausgezeichneter Sportler und alles andere als ein Snob. Schon früh hat er gelernt, sein Geld selbst zu verdienen und sich in den verschiedensten Berufen als Feldmesser, Goldwäscher und Sammler für amerikanische Museen versucht.

Sein Vater, ein bedeutender Wirtschaftsmagnat, war einer der ersten, der die Nebenproduktgewinnung im Kohlenbergbau nach eingehendem Studium deutscher Anlagen dieser Art, in Amerika einführte. Seine Lebensphilosophie war sehr einfach. Er drückte sie oft in dem einzigen Satz aus: „Es sind die kleinen Dinge, die man beachten muß, um die großen zu erreichen."

Vom Vater hatte der junge Lincoln die Gründlichkeit geerbt. Schon ehe er sich der Polarforschung zuwendet, ist er ein äußerst aufmerksamer Beobachter aller Vorgänge in der Natur. Durch Amundsen, der, auf der Suche nach Geldgebern, auch den alten Ellsworth aufsuchte, war seine Liebe zu den weißen Ländern geweckt worden. Ellsworth senior griff Amundsen hilfreich unter die Arme, und zum Dank dafür durfte Lincoln 1925 an Amundsens Nordpol-Expedition mit zwei Dornier-Walen teilnehmen. Damals kam Amundsen bis auf 350 Kilometer an den Nordpol heran und unternahm im nächsten Jahr die Fahrt mit dem Luftschiff „Norge" über den Pol nach Alaska. Wieder stiftete Ellsworth senior einen großen Betrag und der Junior erlebte auch diese Reise mit. Seine Leidenschaft zu den kalten, fernen Ländern war erwacht.

Er hatte, wie er glaubte, nun schon einige Erfahrungen gesammelt, die ihn befähigen würden, eine eigene Expedition auf die Beine zu stellen. Als Forschungsgebiet suchte er sich die noch kaum erschlossene West-Antarktis aus, da im Norden nur noch wenig vorhanden war, was den fliegenden Forscher verlocken konnte.

Er nimmt Verbindung mit Wilkins auf, die beiden kaufen ein Eismeerschiff, vor allem aber ein Flugzeug. Es ist dies die neuentwickelte Northrup,

ein Tiefdecker mit 600 PS-Wasp-Motor, einer Stundengeschwindigkeit von 370 km und 11000 km Reichweite. Ihre ausfahrbaren Tragflächen ermöglichten die Herabsetzung der Landegeschwindigkeit auf 67 st/km. Mit ihren gewaltigen Skikufen sieht die kleine Maschine aus, als wenn sie in einem Paar riesiger Schuhe stecke.

Im Mai 1934 trifft Ellsworth in Byrds Stammquartier Klein-Amerika ein, um von dort nach Palmer-Land zu fliegen. Die „Polar-Star" ist ausgeladen und aufs Eis gesetzt. Aber Bernd Balchen, Lincolns Begleiter, ist noch nicht beruhigt:

„Schaffen wir den »Stern« für die Nacht lieber noch ein Stück weiter landeinwärts", meint er, „an der Barre habe ich heute nämlich ganz nette Eisbrocken platzen sehen."

„Okay, Dicker, damit du ruhig schlafen kannst. Ein, zwei Kilometer vom Rand weg, wird genügen", stimmt Ellsworth zu.

Nachts um 4 Uhr wird plötzlich Alarm gegeben. Die Männer, aus tiefstem Schlaf gerissen, kleiden sich notdürftig an. Draußen ein unheimlicher Anblick. Unter dumpfem Dröhnen und donnerndem Krachen springen, so weit man blicken kann, klaffende Risse und meterbreite Spalten in den mächtigen Eispanzer der Bucht. Riesige Dünungswogen, die unter der Eisbarre hervorbrechen, haben in wenigen Minuten die schneebedeckte Prairie in ein berstendes, schaukelndes Trümmerfeld verwandelt. Der „Polar Star" segelt auf einer winzigen auf- und abwogenden Scholle dahin, die kaum größer ist als er selbst. Unter schrecklichen Anstrengungen kann nach 6 Stunden die Maschine schließlich aufs sichere Eis geschleppt werden. Der Eisbrecher hat sich inzwischen vorsichtig durch die tobenden Eismassen hindurchmanövriert und hievt das Flugzeug an Deck. Aber wie sieht das aus! Die Schlittenkufen sind zertrümmert und eine Tragfläche fehlt. Unmöglich, den „Stern" wieder startklar zu bekommen. Er muß nach Hause in eine Fabrik.

Damit endet Ellsworths erste Expedition.

Im nächsten Jahr, 1935, ist Ellsworth zur gleichen Zeit mit demselben Schiff und der reparierten Maschine wieder unten. Diesmal soll's umgekehrt gehen — von Palmer-Land nach Klein-Amerika. Der Vorteil: Byrd ist zur Zeit dort, die Basis also besetzt, so daß man Ellsworth Wettermeldungen funken kann. Zweimal ist er mit der Maschine schon in der Luft und auf dem Weg dorthin, doch beide Male muß er nach wenigen Stunden wegen aufkommendem Schlechtwetter, drohender, aufziehender Wolkenbänke wieder umkehren.

Inzwischen ist die Jahreszeit so weit vorgeschritten, daß die Gefahr einer Eisblockierung für das Schiff mit jedem Tag größer wird. Da man nicht vorhat, zu überwintern, bleibt nur eins — wieder zurück nach den Vereinigten Staaten.

So schließt auch Ellsworths zweite Expedition ergebnislos.

Ungeachtet der beiden Fehlschläge und der mehr oder minder schadenfrohen Gesichter der Besserwisser, versucht es Ellsworth im kommenden Frühling ein drittesmal.

Zwar wird Klein-Amerika leer stehen, aber man kennt sich mit dem Wetter nun schon aus, so daß nichts zu befürchten ist. —

„Was ist nun schon wieder los?" brüllt Ellsworth seinem Begleiter Hollick-Kenyon zu, der plötzlich auf Gegenkurs gedreht hat.

„Benzinuhr gebrochen", sagt der lakonisch, „hilft alles nichts, müssen zurück, sonst waten wir bald in Sprit."

Es ist also wieder nichts.

Zurück — auf der Insel des Palmer-Archipels, von wo aus sie gestartet waren, wird der Schaden so schnell wie möglich behoben, aber für einen neuen Aufstieg ist es an diesem Tag schon zu spät.

So geht am nächsten Morgen routinemäßig alles wieder von vorn los. Aufstehen, Ankleiden, Frühstück, Start.

Ellsworth guckt hinauf in den Himmel: „Sieht gut aus, heute", sagt er, „denke, wir werden's machen."

Hollick-Kenyon ist neben ihn getreten und äugt nach oben: „Du weißt, damned well, alter Junge, daß es noch andere Dinge als Wetter gibt, denk' an gestern!"

„Mal' bloß den Teufel nicht an die Wand", spottet Ellsworth. Trotzdem ist er abergläubisch.

„Alsdann", brummelt Hollick-Kenyon, wirft die Zigarette fort und klimmt in die Maschine.

Die Männer wechseln beim Fliegen ab, heute ist sein Turn der erste.

Der kleine Vogel ist bereits über die Stelle hinweg, wo sie im Vorjahr umkehren mußten. Es sieht so aus, als wenn sie endlich Glück haben sollten. Ellsworth hat die Kamera hervorgeholt und macht eifrig Aufnahmen von den ausgedehnten, neben ihnen herziehenden Gebirgszügen.

„Damned", schreit er plötzlich, „halt' doch Kurs. Die Landschaft läuft mir ja aus der Linse."

Doch ungeachtet seines Protestes schwenkt die Maschine weiter backbord.

„Zum Teufel, was machst du", namenloser Zorn hat Ellsworth gepackt, „mach endlich den Mund auf."

Hollick-Kenyon läßt sich nicht aus der Ruhe bringen. Er kann nicht anders, er muß plötzlich lachen. Als wenn ihm nicht geradeso am Erfolg gelegen wäre wie Lincoln.

„Der Gegenwind, der Gegenwind", summt er grinsend, „der frißt unseren Sprit. Habe dem Schiff gefunkt, daß wir zurückkommen."

Ellsworth ballt die Fäuste und sagt gar nichts mehr. Er ist wahnsinnig wütend. Mit Genuß knabbert der Pilot an einem Biskuit und schiebt Ellsworth die Schachtel hinüber. Doch dessen Gesicht bleibt abweisend. Er ißt auch nicht. Ihm ist der Appetit gründlich vergangen. Diese Blamage! Auch als der Startplatz wieder erreicht ist, ringt er sich nur zwei Worte ab: „Morgen nochmal!"

Am nächsten Tag ist der Zorn verraucht.

„Habe mich blöde benommen gestern", brummt Ellsworth schuldbewußt und streckt dem Freund die Hand hin.

Der zögert nicht einzuschlagen: „Schwamm drüber, Link, kann vorkommen, ich nehm's nicht tragisch."

„Dann ist ja alles im Lot, Ken. Aber nun was anderes. Mir ist da eine Idee gekommen. Können wir nicht einfach landen, wenn uns das Wetter dazu zwingt, und die Störung irgendwo abwarten? Mit Zelt und Schlafsack wäre das nicht schwierig. Auf keinen Fall möcht' ich nochmals unverrichteter Dinge wieder umkehren. Fragt sich nur, ob wir gut landen und glatt wieder abkommen."

„Bei der polierten Oberfläche wird das wohl hinhauen", erwidert der andere, „von mir aus kann's losgehen."

In bestem Einvernehmen besteigen die Männer die Maschine. Zwölf Stunden sind sie schon in der Luft. Da fällt das Funkgerät aus, aber das tut der guten Laune noch keinen Abbruch. Nach weiteren zwei Stunden zieht eine dunkle Wolkenbank auf, zugleich verringert sich die Sicht so schnell, daß sie die erste Landung wagen wollen.

Es geht überraschend gut. Der Schnee ist so verharscht und grobkörnig, daß die Kufen kaum eine Spur hinterlassen. Lachend klettern die Männer aus dem Flugzeug und recken die steifen Glieder. Sofort baut Hollick-Kenyon das Zelt auf und setzt den Primuskocher in Brand. Ellsworth versucht Ortsbestimmungen zu machen. Er ist mit seiner Navigation nicht zufrieden. Der gekoppelte Kurs stimmt nicht mit dem astronomisch ermittelten Standort

überein. Irgendwo muß ein Fehler stecken, den er nicht finden kann. Es wird zu kalt, um länger draußen zu bleiben, und so kriecht er ins Zelt, um sich bei einer Tasse heißen Tees wieder aufzuwärmen. Das Wasser müßte doch längst gekocht haben.

„Aber was glauben Sie", erzählt er später, „hatte der gute Ken mit dem schönen, heißen Wasser gemacht? Ich glaubte nicht recht zu sehen – er saß auf dem zusammengerollten Schlafsack, hatte einen Spiegel vor sich aufgebaut und – – rasierte sich!

Hollick-Kenyon war der sauberste Mensch, den ich jemals auf einer Expedition erlebt habe. Er rasierte sich jeden, aber auch jeden Tag, ganz gleich, wo er sich befand. Und jeden Abend vor dem Essen wusch er sich – wenn irgend die Möglichkeit dazu bestand – mit einem Schwamm den ganzen Oberkörper ab – in bemerkenswertem Gegensatz zu Balchen, der die stolze Verachtung des Wikingers gegen Wasser und Seife hatte."

Neunzehn Stunden dauert ihr Aufenthalt. Sie schlafen sich nicht nur gründlich aus, sondern machen mehrere Messungen, um den Fehler zu finden. Schließlich entdecken sie eine lose Schraube. Mit Galgenhumor bemerkt Ellsworth in seinem Tagebuch: „Wenn wir nicht bald hinter die Quelle des Übels gekommen wären und weiter Ortsbestimmungen mit dem verstellten Instrument vorgenommen hätten, so würden wir vom antarktischen Kontinent vielleicht mehr kennengelernt haben, als uns lieb gewesen wäre."

Sie hätten sich zweifellos verirrt.

Dieser Aufenthalt gab den beiden Männern ein Gefühl der Sicherheit. Die Landung war reibungslos vonstattengegangen und der Start nicht minder. Sie wußten nun, daß sie eine Unmenge Zeit hatten. –

Die zweite Strecke war wesentlich kürzer. Das Wetter war wieder umgeschlagen, und so gingen sie rechtzeitig nieder. Ihre dritte Ruhepause zog sich über sieben Tage hin, während ein Blizzard wie verrückt um ihr Zelt tobte. Volle drei Tage verließen sie die schützende Wärme des Schlafsacks nicht, dann errichteten sie aus Firnblöcken einen Windschutz. Das Flugzeug hatte den Sturm gut überstanden, aber sein Schwanz war vollgeweht, und so mußten sie mit einer Blechtasse den Schnee herauskratzen, um die Kabel für Höhen- und Seitensteuer freizumachen. –

Am 8. Tag klart der Himmel auf. Der Motor heult auf, und ausgeruht und erfrischt geht es weiter.

Schon liegt das Festland hinter ihnen. Sie fliegen in geringer Höhe über die in der Sonne glitzernde Rossbarre dahin. Niemand wird sie mehr auslachen, die in vier Etappen bewältigte Durchquerung von West-Antarktika

ist beendet. Jetzt gilt es nur noch Klein-Amerika zu finden. So kommen sie überein, nach bewährtem Prinzip eine letzte Zwischenlandung zu machen, um den Benzinstand zu prüfen und eine genaue Ortsbestimmung vorzunehmen.

Ergebnis: Nur noch 200 km bis zur Walfischbucht, Benzin noch für eine Flugstunde.

In 50 Minuten sind sie am Ziel. Sie sehen das offene Meer. Aber wo ist Klein-Amerika? Sie schauen und schauen, aber nirgends entdecken sie die vertrauten Antennenmaste. Wiederholt zieht das Flugzeug Schleifen und Kreise, doch Little America bleibt verborgen.

Mit einmal beginnt der Motor zu spucken. Dann setzt er ganz aus, der Propeller steht still. Der letzte Tropfen Benzin war verbraucht. Im Gleitflug schwebt der „Polar Star" sanft zu Boden wie ein müder Vogel.

Das ist am 5. Dezember 1935, 10 Uhr 03 vormittags. Was nun kommt, ist schlimmer als die ganze Flugroute.

Nach ihrer Berechnung können sie knapp 7 Kilometer von Klein-Amerika entfernt sein (es waren, wie sich später herausstellte, 26 km), aber wo befindet sich das Lager? Es ist irgendein Punkt in einer Schneewüste, ohne Weg noch Steg, noch irgendein Erkennungszeichen. Zweifellos ist die Basis unter meter-

hohem Schnee begraben, günstigenfalls schaut ein Funkmast oder Schornstein heraus. Sie müßten schon darüber stolpern, um sie zu finden.

Sie sichern das Flugzeug, schlagen das Zelt auf und bereiten in aller Ruhe den Fußmarsch vor. Sie haben ja Zeit. – Aber volle 9 Tage irren sie verzweifelt umher. Neun Tage, an denen sie hundertmal geglaubt hatten, einen Hinweis auf Klein-Amerika zu entdecken, neun Tage, in denen sie alle Höllen der alten Polarfahrer durchlebten.

Eispressungen spiegelten Häuser vor, die es nicht gab, Schatten von Schneewehen erinnerten an Schlittenspuren.

Endlich, gegen Mittag des 9. Tages, meint Ellsworth Bambusstangen mit kleinen organgefarbenen Fähnchen wahrzunehmen. Sollte das wieder ein Trugbild sein? Er preßt die blutenden Lippen fest aufeinander, um Hollick-Kenyon von seiner Vision nichts zu verraten. Der Arme ist einem Polarkoller gefährlich nahe. Aber als man weitergeht, werden die Fähnchen größer und größer. Ellsworth weiß, daß er sich nicht geirrt hat und daß sie eine Spur gefunden haben.

Die Männer marschieren die kleine, beflaggte Allee entlang und stehen plötzlich vor ein paar Stangen, Masten und Schornsteinen – alles andere liegt unter einer großen, weißen Decke. Sie graben neben einem Schornstein einen Schacht in den Schnee, stoßen auf das Oberlicht einer Baracke, zerschlagen das Fenster und klettern hinein.

Es ist die Radiostation von Klein-Amerika.

Katapultflug ins Ungewisse

Frei!

Das blaue Lämpchen flammt auf. Der Hebel wird umgelegt, zischend strömt die Preßluft in den Zylinder und schiebt den Schlitten mit dem Flugzeug vorwärts. Erst langsam, dann sehr rasch schneller werdend, schießt das schwere Flugboot „Boreas“ wie ein Pfeil über die Gleitbahn. Wenige Sekunden später schwebt es frei in der Luft. Noch eine Ehrenrunde ums Schiff, dann nimmt die Maschine Kurs aufs Inlandeis.

20. Januar 1939.

Die „Boreas“ ist eins der beiden Bordflugzeuge des Katapultschiffes „Schwabenland“, ein 10 t-Dornier-Wal mit zwei Motoren in Tandem-Anordnung.

Zum drittenmal nimmt eine Expedition unter deutscher Flagge am Rand des sechsten Erdteils ihren Anfang.

Mehreren Zwecken soll sie dienen. Einmal hat diese vorzüglich ausgerüstete, mit einem vollständigen Wissenschaftlerstab versehene Unternehmung die Aufgabe, im Raume zwischen den Forschungsgebieten Filchners und Drygalskis die Untersuchungen weiter fortzuführen; zum anderen hat sie zweifellos politischen Hintergrund.

Bei der mit Sicherheit in Kürze zu erwartenden Aufteilung des antarktischen Niemandslandes würde eine weitere große, wissenschaftliche Aufklärungsarbeit Deutschland gewissermaßen ein Anrecht sichern.

Um dies zu verstehen, muß man sich vergegenwärtigen, daß Deutschland, bestrebt, sich in der jahrzehntelang vernachlässigten eigenen Fettversorgung vom Ausland unabhängig zu machen, seine Aktivität im Walfang derart gesteigert hatte, daß 1939 sechs Walfangflotten mit etwa 80 Fangbooten in der Antarktis fischten. Durch die von Dr. Nordmann entwickelte Fetthärtung war das Walöl zum besten Speisefett neben der Butter geworden. Dank chemischer Fortschritte konnte der Wal restlos verwertet werden. Sein Fleisch wurde konserviert, die Haut zu Leder verarbeitet, und aus den Drüsen gewann man wertvollste Medikamente wie z. B. Insulin.

Alle Fanggebiete lagen im afrikanischen Sektor.

Und drittens wollte man das Neuland nach modernsten aerophotogrammetischen Methoden vermessen.

Die Lufthansa hatte 1939 eines ihrer im Südatlantik-Verkehr eingesetzten Schleuderschiffe, die „Schwabenland", zur Verfügung gestellt. An Bord befanden sich – unter dem Kommando der Flugkapitäne Schirmacher und Mayr – die beiden Flugboote „Boreas" und „Passat". Es ist ein völlig neuartiges Verfahren, das hier durchgeführt wird.

Wohl hatte man Flugzeuge bereits mehrfach für Forschungszwecke eingesetzt, aber ein Katapultstart erfordert keine lange, ebene Startbahn; auch genügt eine kurze Wasserfläche zum Landen. Der Dornier-Wal wasserte jeweils nach Rückkehr von seiner Erkundung neben dem Mutterschiff und wurde mit einem Kran wieder an Deck gehievt.

Vor ihrem Einsatz im südlichen Eismeer war die „Schwabenland" mit einer Verstärkung des Verbandes, Panzerplatten in der Wasserlinie und einem Eissteven versehen worden. Ihr Kommandant war Kapitän Kottas, Eislotse Kapitän Kraul, der beste Eisfachmann Deutschlands, und in den Händen des in der Arktis bereits bewährten Kapitäns Alfred Ritscher lag die Verantwortung und Gesamtleitung dieses Unternehmens.

Das Schleuderschiff ankert nun vor der Eisbarre, und die „Boreas" ist zum Probeflug gestartet. Nach etwa einer Stunde kehrt sie zurück und der Pilot berichtet, daß alles vorschriftsmäßig verlaufen sei. Am nächsten Tag schon wird der erste Vermessungsflug durchgeführt.

Ohne den geringsten Unfall finden nacheinander sieben Foto- und sieben Sonderflüge statt. Von einem Gebiet größer als das alte deutsche Reich – 600 000 Quadratkilometer Fläche – werden Luftaufnahmen angefertigt. So entsteht eine Karte von diesem Neuland, die genauer ist als manche von bewohnten Gegenden. Das Verdienst hierfür gebührt dem – leider viel zu früh verstorbenen – Otto von Gruber, der nicht nur den Plan ausgearbeitet hatte, sondern auch die Fotoauswertung übernimmt.

Auf einem seiner Flüge entdeckte Schirmacher plötzlich in der Ferne einen seltsamen, schwarzen Fleck, der sich deutlich vom grellen Weiß ringsum abhob. Er hielt darauf zu, ging mit der „Boreas" tiefer und glaubte seinen Augen nicht zu trauen, als er inmitten des Inlandeises eine völlig eisfreie, felsige Fläche vor sich sah. Das absonderlichste aber waren kleine Wassertümpel, die sich in den Steintälern angesammelt hatten und trotz der eisigen Außentemperatur nicht einmal eine hauchdünne Eisschicht aufwiesen. Obwohl es Kapitän Schirmacher reizte, die Maschine noch mehr herunterzudrücken, um dieses Phänomen näher in Augenschein nehmen zu können, mußte er doch darauf verzichten; denn die Tümpel waren so klein, daß sie bestenfalls eine Wasserung, kaum aber einen Wiederstart zugelassen hätten.

So beschränkte er sich denn darauf, die „Schirmacher-Seenplatte" von allen Seiten zu fotografieren und mit seiner großen Neuigkeit schnurstracks zum Schiff zurückzufliegen. –

Diese Oase im ewigen Eis löste ein großes Rätselraten in der Fachwelt aus: Liegt die Ursache in einer vulkanischen Erwärmung der Erdrinde? Ross' Entdeckung des Erebus hatte ja gezeigt, daß auch in der Antarktis Vulkanismus auftritt. Heute ist erwiesen, daß die „Schirmacher-Seenplatte" durch den Rückgang der Vereisung entstanden ist.

Die Eishaushaltsrechnung – d. h. die Gegenüberstellung des Eiszuwachses durch ständigen Schneefall und die Eisdickenabnahme durch Verdunstung und Abfließen des Inlandeises nach den Seiten – hatte ergeben, daß der Nachschub an Eis nicht mehr genügte, um dieses Plateau mit seiner Ausdehnung von 100 Quadratkilometern zu bedecken. Befanden sich in den kleinen Teichen womöglich auch Lebewesen? Plankton, Algen oder ähnliches?

Diese interessanten und wichtigen Fragen konnten 1939 noch nicht beantwortet werden. Deshalb war eine neue Expedition für das nächste Jahr vor-

gesehen, wobei eine überwinternde Forschungsgruppe ergänzende Untersuchungen anstellen sollte.

Leider machte der noch im gleichen Herbst ausbrechende zweite Weltkrieg diese Pläne zunichte.

Im April 1939 traf die „Deutsche Antarktische Expedition" wieder in Hamburg ein.

Nur den antarktischen Sommer über, also noch nicht einmal vier Monate, war man fortgewesen, und doch hatte diese kurze Zeitspanne genügt, um so umfangreiches Material mitzubringen, wie es früher in Jahrzehnten nicht möglich gewesen war.

Nachdem Byrd seiner Apathie entrissen und der Welt wiedergeschenkt worden war, ging er 1939 auf seine dritte Antarktisreise. Diese, durch die Kriegsereignisse überschattet, wurde jedoch wenig bekannt. Auch mußte die Expedition früher als beabsichtigt abgebrochen werden, als Amerika selbst in den Krieg eintrat. Byrd hatte damals außer seiner Hauptbasis Klein-Amerika noch eine zweite Station gegenüber auf Palmer-Land errichtet. Sie lag auf der Stonington-Insel in der Marguerite-Bucht und wurde von Finn Ronne geleitet.

1945. Das große Völkerringen war beendet. Die politische Konstellation hatte sich geändert. Nur zwei große Mächtegruppen bestanden noch, die anglo-amerikanische Welt und die Sowjetunion mit ihren Satellitenstaaten. Waren sie vor einem Jahr noch Verbündete, nahmen jetzt die Spannungen von Monat zu Monat zu.

Mit dem gewaltigen Aufstieg der Schwerindustrie und der großen Bedeutung des Langstreckenflugzeugs als Kampfmaschine hatte sich auch rein militärisch eine andere Situation ergeben. Sollte es zu einer dritten Waffenauseinandersetzung kommen, so hätten diese beiden Weltmächte eine gemeinsame Grenze in der Bering-Straße (zwischen Alaska und der Tschuktschen-Halbinsel) und im Nördlichen Eismeer, dessen Breite für moderne Flugzeuge so gut wie keine Rolle spielt. Überlegungen aufgrund der Erfahrungen des zweiten Weltkrieges, wie wohl ein dritter aussehen würde, machen klar, daß jeder Gegner versuchen würde, die Rüstungsindustrie des anderen so schnell wie möglich zu zerschlagen. Der kürzeste Weg von den USA und Kanada nach den sowjetischen Rüstungsbetrieben, die in Sibirien liegen, führt aber über das Eismeer hinweg. Umgekehrt, würden die Sowjets aus der Tiefe des sibirischen Raumes vorstoßen, auf den Eismeerinseln nachtanken, so könnten sie jeden Punkt in Kanada und den Vereinigten Staaten erreichen. Politisch und strategisch ist die Arktis zu einem Spannungsfeld geworden. Deshalb werden die US-Streitkräfte für den Kampf im Polargebiet geschult. Die

Army, das Heer, übt in Alaska, die Air Force in Kanada und den vorgelagerten Inseln, die Navy, die Flotte, aber in der Antarktis.

1946: Im Auftrag der Marine brach Admiral Byrd zu seiner vierten Expedition auf. Von der Marine finanziert, hatte er diesmal keine Geldsorgen. Das Unternehmen „High Jump" (Hochsprung) war der bisher größte Polarfeldzug und stellte alles Dagewesene in den Schatten.

Mit 13 Schiffen, darunter Eisbrecher, Tanker, Transporter, Handelsschiffe mit und ohne Eisverstärkung, Flugzeugträger und -mutterschiffe, ja auch einem U-Boot, sowie 6000 Mann einschließlich 300 Wissenschaftlern, wurde der Sturm auf den sechsten Kontinent eröffnet.

Die Expedition teilte sich in drei Gruppen: Zwei fuhren in westlicher und östlicher Richtung um Antarktika herum, während der Eisbrecher „Northwind", in dessen Kielwasser der Geleitzug mühelos folgte, die Hauptgruppe anführte. Wie an einem Kai legten die Schiffe an der Eiskante der Walfischbucht an und luden das Material unmittelbar auf dem Eis aus. In gewaltigen Trecks wurde alles nach Klein-Amerika geschafft.

Absichtlich setzte man Amphibium-Tanks und Raupenschlepper den schwersten Bedingungen aus, um den geeignetsten Typ zu ermitteln. Dabei stellte sich heraus, daß die kombinierten Land-Wasserfahrzeuge sich hier nicht bewährten, weil ihre Motoren zu viel Brennstoff fraßen, und der Aktionsradius infolgedessen nicht groß war. Die Raupenschlepper dagegen erfüllten ihren Zweck, und besonders das Weasel sammelte viele Pluspunkte. Sein Motor war schier unverwüstlich. Er verdaute jede Art Treibstoff – vom hochwertigen Superbenzin bis zum Seehundstran. Selbst größte Kälte und schlechte Behandlung konnten ihm nichts anhaben. Zwar war auch seine Reichweite beschränkt, aber Anhänger mit Spritkanistern beladen, halfen sie vervielfachen. Heute ist man von der Konstruktion sogenannter All-round-Fahrzeuge wieder abgekommen. Die Entwicklung zielt darauf hin, für jeden Zweck ein Spezialfahrzeug einzusetzen.

Um auch den Menschen gegen die unerträgliche Außentemperatur so weit wie möglich zu schützen, erprobte man alle Arten der Polarkleidung, Anoraks, Parkas, Kombinationen aus verschiedensten Stoffen und Fellen, Stiefel, Handschuhe usw. Als neueste Erfindung wurde ein Kälteschutzanzug vorgeführt, mit dem ein Mensch es bis zu zwanzig Minuten im eisigen Wasser aushalten kann, ohne Schaden zu erleiden.

Sechs große zweimotorige Flugzeuge, Lockheeds, wurden gar nicht erst abgeladen, sondern mit Hilfe von vier Raketenzusätzen gleich von Deck der „Philippina Sea" gestartet.

Laut Expeditionsbericht brachte der U-Boot-Einsatz eine Enttäuschung. Das mutet umso verwunderlicher an, als Deutschland im zweiten Weltkrieg mit all seinen U-Booten, die damals bemannte und automatische Wetterstationen im Nördlichen Eismeer absetzten, nur die besten Erfahrungen gemacht hatte. Da es sich bei den Amerikanern aber um eine rein militärische Erprobungs- und Schulungsexpedition handelte, dürfen wir diesen Berichten keine allzu große Bedeutung beimessen, weil erfahrungsgemäß militärische Testergebnisse der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden.

Und tatsächlich wurde im Sommer 1958 ein neues Kapitel in der Seegeschichte geschrieben. US-Fregattenkapitän Anderson war es gelungen, mit dem amerikanischen Atom-Unterseeboot „Nautilus" den Nordpol unter der gewaltigen Eiskappe zu passieren und damit eine neue Passage zu erkunden, die den Pazifischen mit dem Atlantischen Ozean verbindet.

Unter außerordentlicher Geheimhaltung hatte die „Nautilus" am 23. Juli um 2 Uhr früh im Marinestützpunkt Pearl Harbor die Leinen zu der insgesamt 8000 Seemeilen langen Fahrt losgemacht. Nach dem Passieren der Beringstraße zwischen Alaska und der Sowjetunion drehte das Boot etwas nach Ost und tauchte kurz auf, um Fotoaufnahmen zu machen. Am 4. August stand die „Nautilus" unter einer viele Meter dicken Eisschicht am geographischen Nordpol.

Mit dieser historischen Tauchfahrt, die im Morgengrauen des 5. August 1958 an der Nordspitze Grönlands endete, eröffneten sich unabsehbare neue Möglichkeiten für die Kriegs- und Handelsmarinen der ganzen Welt.

Es kann nun nicht mehr daran gezweifelt erden, daß Unterseeboote als Forschungsschiffe in den Polarländern unentbehrlich werden, da man mit ihnen unters Eis wegtauchen und jede beliebige Stelle erreichen kann.

Die Gefahr der Kollision mit dem Eissockel des tief hinabreichenden Eisbergs besteht nicht, da erstklassige Ortungsgeräte für rechtzeitige Umgehung sorgen.

Oberst Bunger, der die Flugzeuge der Ostgruppe zur Landaufklärung einsetzte, pickte eine Riesenrosine aus der antarktischen Torte, als er von einem Flugboot aus, etwa 100 Kilometer im Inneren des Inlandeises, einen türkisfarbenen, klaren See bemerkte. Er wasserte auf der „Bunger-Oase" und stellte fest, daß die Wassertemperatur mehrere Grad über Null anzeigte. Wie bei der Schirmacher-Seenplatte war auch bei dieser Oase die Ursache nicht in vulkanischer Erwärmung aus dem Erdinnern zu suchen. Die umgebenden Gebirgszüge hatten vielmehr die intensive Sonnenstrahlung aufgesogen und Schnee und Eis zum Schmelzen gebracht.

„Bravo, Dufek!"

Zehn Jahre später. Oktober 1956.

Auf den Tragflächen der schweren, zweimotorigen Transportmaschine glitzern Eiskristalle. Ruhig und sicher schwebt die R 4 - D über der unendlichen Eiswüste.

„Wie weit noch, Conny?" fragt der Admiral.

„Schätze 5 Minuten, Sir, Zeit Obacht zu geben!" antwortet der Pilot.

Sieben Männer im Inneren des Flugzeugs fiebern vor Erregung. Ihre Gespräche sind verstummt, sie haben die Augen fest auf den Piloten gerichtet, der in wenigen Minuten die verteufeltste Situation seines Fliegerdaseins meistern muß. Der feindseligste Kontinent der Welt liegt unter ihnen. Wie der Rücken einer riesigen Schildkröte – in der Mitte am höchsten – fällt er nach den Seiten hin gleichmäßig bis zum Südlichen Eismeer ab. Ständiger Schneefall hat ihn mit einer viele Hunderte von Metern dicken und Jahrtausende alten Inlandeisschicht bedeckt.

Die Maschine hat ihr Ziel erreicht und schickt sich zur Landung an. Der Pilot nimmt jetzt etwas Gas weg und langsam ebbt der Motorenlärm ab. Das Flugzeug neigt sich nach vorn, und wie zwei stählerne Füße schieben sich Skikufen aus seinem Rumpf. Krampfhaft blickt Commodore Shinn nach unten. Er weiß nicht, wie hoch sie noch über dem Boden sind, da der Höhenmesser nachhinkt. Das diffuse Licht zwischen der Wolkendecke über ihm und dem Schnee unter ihm verwischt alle Konturen und Kontraste. Das Gefühl verstärkt sich, in einem Schleier weißen, milchigen Dunstes zu schwimmen. Conny Shinn kennt das von früher, als er mit Byrd 1946/47 hier herumkutschierte. Wegen der fehlenden Schattenbildung sind keine Bodenunebenheiten zu erkennen, die dem Flugzeug zum Verhängnis werden könnten. Macht er auf diesem gottverlassenen Fleck eine Bruchlandung, hat keiner von ihnen die geringste Chance.

Vorsichtig geht die Maschine tiefer. Der Pilot tastet sich behutsam an den Boden heran. Wie Wellen weißen Schaums spritzt der Schnee hoch, als die Kufen die Oberfläche berühren. Mit laufenden Motoren rollt die Maschine

aus. Das Bravourstück, die Landung im Herzen der Antarktis, ist geglückt.

Admiral Dufek klettert als erster aus dem Flugzeug. Der vierundfünfzigjährige urwüchsige, kleine und drahtige Seebär zieht die pelzgefütterte Parka fester um sich. Eisige Kälte schlägt ihm entgegen. Die Temperatur beträgt 58 Grad unter Null. Der Wind hat den Dunstschleier weggefegt, und nun wirbelt körniger Schnee wie wild über die weiße Wüste. In diesem historischen Augenblick jedoch sind Kälte und Sturm für Dufek bedeutungslos. Erst zwei Männer vor ihm, Scott und Amundsen, haben den Schnee des Südpols unter ihren Füßen knirschen hören. Viermal hatte Byrd den Südpol überflogen, eine Landung aber nicht versucht.

Bill Hawkes, der Co-Pilot und Captain Cordiner, Kommandeur von MacMurdo, haben inzwischen das Flugzeug verlassen. Auch die anderen sind herangekommen, Swaden, der Navigator, Strider, dem die Betreuung der Motoren obliegt und Cumbie, der Spezialist für Radar.

„Schnell einen Pickel, Hawkes", befiehlt Dufek.

„Sofort, Sir – und die Flagge?"

„Ja, natürlich, das ist doch die Hauptsache!"

Rasch hackt Dufek mit dem Eispickel ein Loch in den gefrorenen Boden. Das Sternenbanner wird an einem Bambusstab aufgepflanzt.

„Vielleicht sollten wir noch eine Nachricht hinterlassen, die beweist, daß wir auch wirklich hier waren", meint Captain Cordiner.

„Gute Idee", stimmt Dufek bei. Er holt sein Notizbuch hervor, reißt ein Blatt aus und kritzelt ein paar Worte nieder. Alle, die mit ihm sind, setzen ihren Namen darunter. Das Papier schieben sie zusammengerollt in die Höhlung des Bambusstockes.

„Es ist lausig kalt, Kinder, macht schnell mit den Reflektoren." Auf Dufeks Nase beginnen sich schon Frostflecken abzuzeichnen.

In wenigen Minuten hat Cumbie die Radarschirme aufgebaut, wobei ihm Strider und Swaden helfen, damit's schneller geht.

„Prima Sache sowas", bemerkt Strider, „die nach uns kommen, werden's leichter haben, die genaue Lage des Pols festzustellen."

Doch lange hält sich die kleine Gruppe nicht mehr auf. Es ist so grimmig kalt, daß sie ihren Atem als Hauch nicht nur sehen, sondern auch hören können. Das ist ein Zaubertrick der Antarktis: Wenn einem die gefrorene Feuchtigkeit ins Gesicht zurückgetrieben wird, läuten die Eiskristalle wie hundert winzige Glöckchen am Ohr.

Seit ihrer Ankunft ist knapp eine Stunde vergangen, als sie sich einer nach dem anderen wieder in den Transporter zwängen. Die Motoren laufen immer

noch. Sie liefen die ganze Zeit, Commodore Shinn hatte sie nicht abgestellt, um kein Einfrieren zu riskieren. Doch trotzdem gibt's nun eine unliebsame Überraschung; denn als der Pilot Vollgas gibt, ja sogar zusätzlich vier Startraketen zündet, rührt sich das Flugzeug nicht vom Fleck. Die Skikufen sind auf dem Eis festgefroren.

„Verdammte Schweinerei!" schimpft Conny, „das Mädel läßt uns im Stich."

Die anderen bleiben ganz ruhig. Keiner ist aufgeregt oder nervös. Ihr Vertrauen in Conny Shinn ist durch nichts zu erschüttern.

„Versuchs's mal mit den anderen Jettys!" schlägt Hawkes vor, „du hast ja noch elf!"

„Okay, dann nehm' ich sie alle auf einmal!" brummt Conny.

Er feuert alle elf Zusatzraketen ab, und mit einem gewaltigen Ruck reißt sich die Maschine vom Boden los und startet zum Rückflug nach MacMurdo, der früheren Scott-Basis.

Dort rennt zur Begrüßung alles aus den Unterkünften. Die Maschine am Himmel „wackelt", ein Zeichen, daß die Landung am Pol geglückt war.

„Hallo, Chef, gratuliere!" rufen sie von allen Seiten.

„Wie sieht's denn dort aus?" wollen sie wissen.

„Weiß und einsam – genau wie überall hier herum", antwortet Dufek.

„Können wir gleich die erste Transportmaschine klar machen, Sir?" – Freudiger Eifer hat sich der Männer des Sonderverbandes bemächtigt, und sie brennen darauf, mit ihrer Aufgabe zu beginnen.

„No, boys", sagt lächelnd der Admiral, „zu verdammt kalt. Beinahe wär' meine Nase abgefroren. Wenn's für mich zu kalt ist, dann auch für euch. – Warten wir ab, bis es ein bißchen wärmer wird – eine Woche oder zwei!" –

Das war am 31. Oktober 1956. – – –

Als man 1953 in Washington daranging, das Antarktisprogramm der USA für das noch in weiter Ferne liegende Geophysikalische Jahr aufzustellen, sah man ein, daß eine Vor-Expedition unumgänglich war. Mit dem Kommando über die zum Einsatz kommenden Marine-Streitkräfte wurde der damalige Konteradmiral George Dufek betraut, der sich bereits auf zwei Byrd-Unternehmungen, darunter „High Jump", bewährt hatte. Er sollte die Möglichkeiten zur Errichtung der sechs Polarstationen prüfen.

Dufek, der die militärisch-strenge Ausbildung an der Marineakademie, die höchste Anforderungen an Körper und Geist stellte, 1925 erfolgreich beendet hatte, sagte später von sich: „Ich bin kein Forscher, ich bin operationsman (was soviel wie Organisator bedeutet). Wohl verstehe ich, mit Männern, Schiffen und Flugzeugen zu operieren; aber das macht noch keinen Forscher. Byrd ist einer, er ist d e r Mister Antarctica!"

Bei der Vorexpedition, die unter dem Namen „Operation Deep Freeze" (Unternehmen Kühlschrank) anlief, entdeckte Dufek, daß Klein-Amerika, die Fliegerstadt am Südpol, Byrds ehemalige Hauptbasis, vom Erdboden verschwunden war. Das Ross-Schelfeis war an dieser Stelle abgebrochen und das Meer hatte die drei Sendemaste, Funkzubehör, Proviant, Instrumente, Raupenschlepper und Flugzeuge – darunter sechs große zweimotorige – verschluckt. Klein-Amerika mußte also neu entstehen, aber sollte nicht mehr als Ausgangsbasis dienen. MacMurdo-Sund würde sich besser eignen, da es Neu-Seeland näher liegt. In Christchurch auf Neu-Seeland befand sich das Nachschublager der Amerikaner für fünf ihrer sechs Südpolstationen. MacMurdo liegt außerdem genau auf dem direkten Weg von Christchurch nach dem geographischen Südpol.

Im Dezember 1955, dem antarktischen Frühling, kämpft sich Admiral Dufek mit den Schiffen seines Sonderverbandes durch das Packeis des Rossmeeres zu den gewaltigen Eisklippen, die die antarktische Küste kennzeichnen. Sofort befiehlt er den Bau von Brückenköpfen, und seine Bautrupps gehen daher bei Klein-Amerika V und am MacMurdo-Sund an Land. Seine Leute arbeiten fieberhaft, weil sie wissen, daß das stärker werdende Eis die Schiffe im März zur Rückkehr zwingen wird, und so haben sie um diese Zeit schon 166 Mann in zwei Winterquartieren untergebracht. Marinepioniere – wegen ihrer Emsigkeit Seabees – Seebienen – genannt haben die fast aussichtslos erscheinende Aufgabe, am MacMurdo-Sund eine Start- und Landebahn anzulegen. Von hier aus sollen im nächsten Sommer die übrigen Antarktis-Stützpunkte der USA versorgt werden.

Es ist ein Wettlauf mit der Zeit. Immer wieder macht ihnen die unberechenbare Natur einen Strich durch die Rechnung.

„Boy, o boy, ich fühle die Hände schon nicht mehr", klagt eine bis zur Nasenspitze vermummte Gestalt und läßt die Schaufel fallen. Der kräftige Mann trampelt auf der Stelle und schlägt rhythmisch die Arme um den Körper.

„So eine Schweinerei, jetzt treibt der Wind den Schnee wieder zurück, den wir nun stundenlang geräumt haben!"

Die Männer hatten in Temperaturen von über 50° unter Null bei Flutlicht und Scheinwerfern geschuftet und mehr als 28000 Kubikmeter losen Schnee

aus dem Gelände geschaufelt, das für die 1800 Meter lange Startbahn ausgesucht worden war.

„Bald Ablösung, Steve, laß uns was zum Aufwärmen trinken."

Sie stapfen zur Kantine, wo sich von Zeit zu Zeit mal der eine, mal der andere einfindet, um die verklammten Glieder aufzutauen und einen Schluck heißen Kaffees zu trinken.

„Alles mal herhören, Jungs", ertönt eine Stimme. Der Kommandeur ist eingetreten. „Tut mir leid, boys, aber der Blizzard hat die Bahn kaputtgemacht. Wir müssen spritzen, damit die Bahn vereist. Kann die Ablösung machen. Ihr haut Euch erst mal in die Falle."

Steve dreht sich zu seinem Begleiter um: „Na, was hab' ich gesagt, Buddy, so'n Schietkram, und das, wo wir fast fertig sind."

Die Nachtschicht ist angetreten. Kommandos werden laut, Männer hasten durch die Nacht. Schwere Pumpen werden herbeigeschleppt. Sie besprengen die frisch geräumten Stellen, die im Handumdrehen frieren.

„Die Pumpen machen nicht mehr mit, Sir, das Wasser vereist auf der Stelle. Alle bis auf eine sind schon eingefroren. Müssen versuchen, sie aufzutauen."

Als die Pumpen endlich wieder klar sind, hatte das tückische Seewasser das Eis zerfressen, und überall sieht man Löcher mit Eisschlamm.

„Auf dieser Bahn kann doch nie eine Maschine starten, nicht einmal ein Sportflugzeug, geschweige denn eine Globemaster." Die ganze Mühe ist umsonst gewesen. Verzweifelt fangen Dufeks Leute an anderer Stelle erneut mit dem Planieren an. Und am 16. Oktober ist's geschafft, die Bahn ist fertig. Während sie noch den Erfolg ihrer zermürbenden, mühseligen Arbeit feiern, donnert eine zweimotorige Skymaster über ihre Köpfe hinweg. Dufek ist vom Nachschublager in Christchurch herübergekommen, um die Fertigstellung des Flugplatzes mit ihnen zu feiern. Sein Flugzeug ist das erste, das auf der neuen Start- und Landebahn niedergeht. Bei dieser Gelegenheit war es, daß seine Leute einstimmig urteilten: „Unser Boss ist menschlich! Was viel heißen will, wenn einer die Uniform eines Admirals trägt." –

Jetzt waren die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, und am 31. Oktober 1956 konnte Dufek von MacMurdo aus den Flug zum Pol erfolgreich durchführen. Zum erstenmal war ein Flugzeug am Südpol gelandet!

Zwei Wochen später ließ die Kälte, wie Dufek es vorausgeahnt hatte, soweit nach, daß die Luftbrücke MacMurdo–Südpol in Betrieb genommen werden konnte. Das gewaltige antarktische Lufttransport-Unternehmen lief bald auf vollen Touren, und der Bau einer amerikanischen Beobachtungsstation direkt am Südpol konnte in Angriff genommen werden; sie sollte die Krönung eines gigantischen Forschungsprojekts werden, an dem sämtliche Kulturnationen der Welt Anteil hatten.

Die Vereinigten Staaten hatten es fertiggebracht, allein in der Antarktis sechs Stationen aus dem Eis wachsen zu lassen. Kaum eine technische Neuheit gibt es, die hier nicht angewandt wurde. Diese Station am Südpol aber würde den Gipfel der amerikanischen Beteiligung am Internationalen Geophysikalischen Jahr 1957/58 bedeuten.

Alles, was zum Bau und zur Unterhaltung der Südpolstadt für den einjährigen Aufenthalt der sechzehnköpfigen Forschungsgruppe, dessen wissenschaftlicher Leiter Dr. Paul Siple war, gebraucht wurde – insgesamt 900 t an Gewicht –, transportierte man auf dem Luftwege dorthin und warf es über dem Pol ab. Bei schönem Wetter waren die Flieger ständig unterwegs, die Radarreflektoren wiesen ihnen den Weg. Bald türmten sich auf dem einsamsten Punkt der Welt Kisten, Bauteile, Brennstoffkanister, Motorenersatzteile, Instrumente, Verpflegung und noch tausend andere Dinge auf. Es war ein unübersehbares Durcheinander.

Durch diesen Wirrwarr stapfte eine massige Gestalt mit schweren Stulpenstiefeln und angorafüttertem Anorak. Siple, Boss der im Werden begriffenen Polarstation, ging zwischen den arbeitenden Männern hin und her,

jedes Bauteil und jede Konstruktionseinzelheit sorgfältig überprüfend. Niemand wußte besser als er, daß die Antarktis Fehler nicht ungestraft läßt. Weit mehr Zeit als irgendeiner seiner Landsleute hat der achtundvierzigjährige Forscher auf dem weißen Kontinent zugebracht. Fünfeinhalb Jahre Polarleben liegen hinter ihm, wenn er diesmal nach Hause fährt. Kein Geringerer als Byrd hatte ihn für diesen außergewöhnlichen Posten vorgeschlagen, da er sich höchstpersönlich von Siples wissenschaftlichen und charakterlichen Qualitäten überzeugt hatte.

Schon auf Byrds erster Polarexpedition 1928/30 hatte sich der junge Siple seine Sporen als Forscher verdient. Dem Neunzehnjährigen war es geglückt, als regulärer Decksmann angeheuert zu werden, und seine seemännische Tüchtigkeit blieb nicht unbeachtet. Auf dieser Reise hatte er – als ehemaliger, begeisterter Pfadfinder – einfach alles gemacht. So hatte er beispielsweise das Abbalgen von Pinguinen und Robben für das Naturhistorische Museum in Amerika übernommen, eine ekelhafte Arbeit, zu der niemand Lust hatte. Bald war er im Präparieren und Ausstopfen von Tieren perfekt. –

Als Chefbiologe hatte er Byrd 1933/35 zum zweitenmal in die Antarktis begleitet. Nach Hause zurückgekehrt, hatte er sich geographischen Studien gewidmet und war 1939 abermals mit Byrd gen Süden aufgebrochen. Er hatte Klein-Amerika III geleitet und an sämtlichen Forschungsflügen über dem sechsten Kontinent als Navigator teilgenommen. Nach dem letzten Weltkrieg war er als Militärgeograph in den Generalstab berufen worden und war 1946/47 als Heeresbeobachter und Sachverständiger bei den Kaltwetterübungen, wo unter anderem die Kälteschutzanzüge erprobt wurden, in der Antarktis zugegen.

Das ist Dr. Paul Siple, der verantwortliche Mann der Station am Südpol.

Zu Beginn des Jahres 1957 ist die kleine Stadt am Südpol fertig. Es gibt nichts, was vergessen worden ist, um der Handvoll Menschen das Leben in diesem unwirtlichen Land erträglicher zu machen. Fern jeder Zivilisation werden sie, sich selbst genug, mehr als ein Jahr ausharren müssen. Es wird Tage geben, wo die Polarnacht kein Ende zu nehmen droht, und die Stunden wie Zentnergewichte auf ihnen lasten. In der Weltabgeschiedenheit bekommt der Mensch neue Wertbegriffe. Einzelgänger gibt es nicht. Zwangsläufig schließt man sich zu zweit zusammen, und der eine übernimmt die Verantwortung für das Wohlergehen des anderen. In allem und jedem hängt einer vom anderen ab, sei es um sich gegenseitig auf Frostschäden aufmerksam zu machen, die der Betroffene selbst gar nicht spürt, sei es um sich gegen-

seitig aufzumuntern. Radio und Fernsehen stellen die Verbindung zur Außenwelt dar.

Die winzigen, orangefarbenen Häuschen leuchten wie bunte Streichholzschachteln auf dem Schnee. Die Kojen sind gemütlich warm, denn zur Ausrüstung jedes einzelnen gehört eine elektrisch-heizbare Schlafdecke. Der altbekannte Witz vom Eskimo und dem Eisschrank-Vertreter ist hier Wirklichkeit geworden: Die Station verfügt sogar über Kühlschränke! Kaum glaublich! Aber bei der extrem kalten Außentemperatur würden gewisse Lebensmittel verderben! – Das umfangreiche Inventarverzeichnis umfaßt eine Viertelmillion nützlicher Gegenstände – vom Waschautomaten bis zur Höhensonne.

Bei der Einweihungsfeier geht es hoch her.

„Noch einen Gin, Doc!"

„Mir einen Pinguin-Cocktail! – Und was nimmst du, Fred?"

„Whisky pur, wärmt am besten und hält Leib und Seele zusammen!"

Von der Theke grinst der Lagerarzt zu ihnen hinüber. Er hat seine weiße Jacke angelegt und spielt Barmixer.

„Ihr habt's verdient, boys. War eine tolle Leistung."

Gedämpft klingt ein Blues auf. Jemand hat das Radio angedreht.

„Richtig gemütlich. Hätte direkt Lust zum Tanzen. Schade, daß wir keine Girls hier haben", seufzt er.

„Mußt ein Jahr warten, Bobby, bis du dein Sweetheart wiedersiehst. Und jetzt schon Sehnsucht, wie soll das enden!" Die Kameraden ziehen ihn gründlich auf.

„Okay, okay, ich meinte ja nur –"

„Na dann: Prost!"

Lärm und Gelächter erfüllen die kleine Kantine. Sie hatten die Holzwände festlich geschmückt und bunte Papiergirlanden quer durch den Raum gezogen. Die Stimmung hat ihren Höhepunkt erreicht. Selbst die drei unentwegten Spieler in der Ecke haben die Karten weggelegt und sich zu den anderen gesellt. Dichter Tabaksqualm läßt die Gesichter verschwimmen, die Luft ist zum Schneiden dick.

„Seid mal einen Augenblick still", ruft einer, „der Boss will sprechen."

Siple, der von seinem Platz aus das laute, fröhliche Treiben mit stiller Freude beobachtet hat, erhebt sich. Er legt die Pfeife aus der Hand, ergreift sein Glas und macht ein paar Schritte nach vorn:

„Männer, Kameraden, ich danke euch. Ihr habt eine prachtvolle Leistung

vollbracht. Der erste Abschnitt liegt hinter uns, der schwierigste aber vor uns. Ein rauhes, gespenstisch schönes und sehr seltsames Land hält uns gefangen. Nacht und Einsamkeit werden nicht immer leicht zu ertragen sein, aber ich weiß, aus welchem Holz ihr gemacht seid. Wer einmal hier draußen war, an dem ist irgend etwas Besonderes. Und das bleibt ihm für sein Leben anhaften. Ich brauche zu euch nicht von Verpflichtung zu sprechen. Ganz kurz nur will ich erinnern, daß wir sozusagen an historischer Stelle stehen, wo unter weit schlechteren Bedingungen einst ein Scott und ein Amundsen waren. Mögen wir uns in allen Situationen so stark erweisen wie sie, daß wir vor der Geschichte bestehen können. Und so denke ich, ist es in eurem Sinne, wenn wir diese Station die Scott-Amundsen-Basis taufen! Und darauf wollen wir heute unser letztes Glas leeren!" —

An der Wende eines neuen Zeitalters
Das Internationale Geophysikalische Jahr IGJ 1957/58

MacMurdo-Sund und die Scott-Amundsen-Basis waren Forschungsstellen im IGJ. Aber es waren nur zwei von den über 60 Polarstationen in der Antarktis. Im fernen Süden beteiligten sich vierzehn Nationen an diesem gewaltigen Forschungsprojekt der kulturellen Welt.

Es würde zu weit führen, alle im einzelnen aufzuzählen. Ein Blick auf die Karte zeigt die Häufung im Gebiet südlich von Amerika, dem Palmer-Land oder der Graham-Halbinsel. Einige dieser Beobachtungsstationen bestanden schon *vor* 1957 und wurden nun mit in das Netz einbezogen. Viele blieben auch *nach* Ablauf des Internationalen Geophysikalischen Jahres besetzt.

Wir müßten dahin gelangen, daß diese Stationen nicht nur alle fünfundzwanzig Jahre — während der Polarjahre — sondern dauernd in Betrieb blieben. Der Wettervorhersage, den Unwetterwarnungen, der Schiffahrt, vor allem aber dem immer ausgedehnteren Luftverkehr würden sie unschätzbare Dienste erweisen.

Allein die Vereinigten Staaten waren im IGJ mit sechs Forschungswarten auf dem neuen Kontinent vertreten. Klein-Amerika, die bisherige US-Hauptbasis, die 1956 im Meer versunken war, wurde ganz neu wieder aufgebaut, diesmal aber näher ans Festland heran, unmittelbar an den Kainan-Gletscher auf König-Edward-Land. MacMurdo diente im dritten Polarjahr 1957/58 als Operationszentrum, hatte 93 Mann ständige Besatzung und war mit einer riesigen Startbahn versehen, über die der Nachschub von Christchurch, Neuseeland, nach den übrigen Stützpunkten abrollte.

Kap Adare stellte ein gemeinsames Unternehmen von USA und Neuseeland dar. Gegenüber, auf dem Filchner-Schelfeis leitete Finn Ronne die Station „Ellsworth". Mitten im unerschlossenen westlichen Teil Antarktikas, der bisher nur von Ellsworth überflogen worden war, lag die „Byrd-Station". Die wesentlichste aber von allen war die Scott-Amundsen-Basis unmittelbar am Südpol. Leider war es Admiral Byrd, dem greisen Forscher nicht vergönnt, die Krönung seines unermüdlichen Schaffens noch mitzuerleben. Nach-

dem er alle Vorarbeiten zum IGJ geleistet und noch die Einweihung mit der feierlichen Flaggenhissung in MacMurdo-Sund selbst vorgenommen hatte, starb er am 11. März 1957.

Zu seinem Nachfolger als Deputy Officer in Charge wurde Admiral George Dufek ernannt. Dessen Stellvertreter ist Dr. Paul A. Siple, dem die Südpolstation unterstand.

Überraschenderweise beteiligte sich am IGJ auch die Sowjet-Union außerordentlich stark. Unter der roten Fahne arbeiteten drei Forschungsstationen in der Antarktis. Von „Mirny" und „Wostok" haben wir schon gehört, die dritte hieß „Sowjetskaja" und lag im Gebiet der größten Unzugänglichkeit, in Ostantarktika. Als die Sowjets dort aufmarschierten, war die westliche Welt sehr verwundert; denn die Russen hatten hier seit über hundert Jahren keinerlei Forschungen betrieben. Wohl fischte nach dem letzten Weltkrieg ihr Walfangmutterschiff „Slawa" in den antarktischen Gewässern; aber die Sowjets hatten keinerlei Interesse an wissenschaftlichen oder politischen Fragen im neuen Erdteil gezeigt.

Zwei hochmoderne Eismeertransporter „Ob" und „Lena" – die „Ob" hat sogar acht Laboratorien an Bord – tauchten 1956 plötzlich an der antarktischen Küste östlich von Kaiser-Wilhelm II.-Land auf; sie luden das neuzeitlichste Inventar ab, das man sich nur denken kann: Flugzeuge, Hubschrauber, Tanks, Raupenfahrzeuge, erstklassig isolierte Wohnbaracken und Polarzelte, ganz zu schweigen von dem hochentwickelten Instrumentar. Verantwortlich für die sowjetische Antarktisunternehmung zeichnete Dr. Somow, der sich als Leiter der treibenden Stationen im Nördlichen Eismeer große Kenntnisse erworben hatte. Unter all den Männern überwinterten auch drei Frauen, u. a. eine sechzigjährige russische Glaziologin.

Bei diesen Expeditionen in der Antarktis kam den Russen die großartige Erfahrung zugute, die sie durch ihre Eismeerküsten, Inseln und vorgeschobenen Nordpolar-Stützpunkte leichter als jede andere Nation erworben hatten.

Die Norweger, die 1949–1952 mit den Engländern und Schweden gemeinsam bei Kap Norwegia die Station „Maudheim" besetzt hatten, nahmen ebenfalls am IGJ teil. Sie errichteten weiter östlich, direkt in Neu-Schwabenland eine neue Station, die sich aber leider wie auch Maudheim auf einer schwimmenden Zunge des Inlandeises befand und deshalb nur eine begrenzte Lebensdauer haben kann.

Sehr rührig erwies sich auch Frankreich. Dank der Initiative von Paul Emile Victor setzte sich diese Nation intensiv für die Antarktisforschung ein.

An historischer Stelle, dem Adélie-Land, wehte auch im IGJ wieder die Trikolore.

Bedauerlicherweise fehlte eine deutsche Forschungsstelle in der Antarktis. Wieder – wie auch im zweiten Polarjahr – hatte der Staat nicht die Mittel, eine offizielle Expedition zu finanzieren. Während 1932 das Archiv für Polarforschung durch private Unterstützungen die Gelder aufbrachte, die es Deutschland damals schließlich doch noch ermöglichten, eine eigene Beobachtungsstation in Grönland aufzubauen, glückte es diesmal nicht, die weitaus größere, mehrere Millionen betragende Summe aus Privathand zu beschaffen.

Ein Traum wurde Wirklichkeit

Groß-Britannien hatte Filchners ehemaligen Plan wieder aufgegriffen, war an der gleichen Stelle, der Vahsel-Bucht am Filchner-Schelfeis gelandet, und hatte mit Neuseeland gemeinsam das Forschungsprojekt zum Erfolg geführt.

„Unsere wissenschaftliche Arbeit ist beendet!" Mit diesen Worten hatte der englische Forscher Dr. Vivian Fuchs die erfolgreiche Durchquerung der Antarktis gemeldet. –

Und so hatte alles angefangen: In einem vom grimmigen antarktischen Schneesturm umtobten Zelt sitzt zusammengekauert ein junger Geologe. Er heißt Dr. Fuchs, und er träumt davon, dort zu siegen, wo Filchner und Shackleton eine Niederlage erlitten hatten. In all dem blendenden Weiß, das sich ohne Unterbrechung über mehr als 3000 Kilometer erstreckte, verliert sich ein winziger Farbfleck – ein kleines Zelt, das sich vor dem Toben des antarktischen Schneesturms duckt und von den wirbelnden Massen der stechenden, beißenden Schneeflocken fast erdrückt wird.

Im Zelt, in seinen Schlafsack gehüllt, sitzt Dr. Vivian Ernest Fuchs und wartet den Orkan ab. Er ist Geologe. Ein Mann mit einem schüchternen Lächeln und einem sympathischen Gesicht von einer gesunden frischen Farbe. Ein Mann, hinter dessen Schüchternheit sich ein stahlharter Wille verbirgt.

Drei Tage sind eine lange Zeit, wenn man in einem Zelt eingesperrt warten muß, bis sich der Sturm gelegt hat. Zeit zur Langeweile. Im Fall von Dr. Fuchs: Zeit, einen grandiosen Traum zu träumen. Zeit, diesen Traum in einen konkreten Plan zur Durchführung einer heldenhaften Forschungsreise umzusetzen. Zeit, die technischen Möglichkeiten für die letzte große Entdeckungsfahrt auf dieser Erde auszuarbeiten.

Damals, im Jahre 1948, während Dr. Fuchs inmitten des Schneesturms den Augenblick abwartet, um seinen Vermessungstrupp gefahrlos weiterführen zu können, wurde der Gedanke der Transantarktis-Expedition geboren. Viele vom »Schneefieber« gepackte Menschen haben diesen Traum geträumt. Doch seit Filchners Fehlschlag im Jahre 1911, seit der Versuch der Imperial Transantarctic-Expedition unter Ernest Shackleton, die Antarktis von Küste zu

Küste zu durchqueren, im Jahre 1914 gescheitert war, hatte niemand je wieder tatkräftige Schritte in dieser Richtung unternommen.

Von dem in Cambridge ausgebildeten Wissenschaftler Dr. Fuchs kann man mit Sicherheit behaupten, daß er äußerst praktisch veranlagt ist. Er wußte schon damals, daß allein der Weg bis zum Antritt seiner Forschungsreise fast ebenso schwierig sein würde, wie die eigentliche Durchquerung; daß er auf viel feindseligen Widerstand, auf Hohn und Spott seitens anderer Wissenschaftler und Polarforscher stoßen würde. Er wußte, daß eine lange Zeit vergehen würde, ehe er seine Expedition verwirklichen konnte.

Doch nachdem sich Dr. Fuchs all das überlegt hatte, kam er in aller Stille zu dem Entschluß, daß es geschafft werden konnte. Erst 1950 konnte er seine Einmann-Werbekampagne für eine Transantarktis-Expedition starten. Schon damals hatte er hintereinander drei antarktische Winter in der riesigen weißen Schneewüste zugebracht. Er hatte Tausende von Kilometern auf der Graham-Halbinsel zurückgelegt und bereits so große Erfahrungen gesammelt, daß er über die Arbeits- und Lebensbedingungen in der Antarktis vermutlich mehr weiß als irgendein anderer lebender Mensch.

Man hätte annehmen können, daß der Plan, eine Commonwealth-Gruppe quer durch die Antarktis zur Erforschung dieses unbekannten Kontinents zu schicken, von allen an derPolarforschung Interessierten begeistert aufgenommen worden wäre. Denn schließlich wurde mit ihm die große britische Tradition der Forschungs- und Erkundungsfahrten fortgesetzt. Aber Forscher und Wissenschaftler sind auch nur Menschen und ebenso anfällig gegen kleinliches Denken, gegen Eifersüchteleien und Engstirnigkeit wie wir alle.

Der Mann, der den jungen Geologen am meisten ermutigte und am stärksten unterstützte, war der so einflußreiche und beliebte Forscher Sir James Wordie. Ihn kann man mit Recht als den Vater der britischen Polarforschung bezeichnen. Nach ihm wurde ein Gletscher in Grönland benannt. Er war der Chefwissenschaftler in Shackletons Expedition.

Die britische Regierung konnte 100000 Pfund zur Verfügung stellen. Neuseeland bot 50000 Pfund an, obgleich dieses großzügige kleine Land schließlich alle anderen durch einen Gesamtbetrag von 250000 Pfund in Geld und Materialien übertrumpfte. Australien versprach 20000 und Südafrika 18000 Pfund.

Und so nahm das große Unternehmen schließlich seinen Anfang. Von diesem Augenblick an stand es für alle, die „Bunny" kannten, fest, daß er die furchtbare 3200 Kilometer-Stredke trotz Tod und Teufel zurücklegen würde.

Niemand hätte größere Schwierigkeiten haben können, niemand hätte aber

auch Enttäuschungen und Rückschläge mit größerer Fassung getragen. Man braucht sich nur daran zu erinnern, wie sein Schiff „Theron" einen Monat lang im Eis eingeschlossen war, als er den vorgesehenen Stützpunkt „Shackleton" im Weddell-Meer errichtete, wie seine Vorräte verloren gingen, als in einem Schneesturm das Packeis fortgerissen wurde; wie ein Teil der überwinternden Vorausabteilung die kalten, dunklen Wintermonate in einer gigantischen Transportkiste verbrachte.

Man braucht nur daran zu denken, wie der heute glücklich beigelegte Streit mit Sir Hillary ausbrach.

Forschungsreisen wären alltägliche und wenig heldenhafte Angelegenheiten, wenn immer alles planmäßig abliefe. Orkane und Lawinen, technisches Versagen und ein Gelände, das trügerischer und von mehr Gletscherspalten durchzogen ist, als man vermuten konnte, hielten abwechselnd Dr. Fuchs auf seinem Marsch auf. So kam er mit Verspätung zum Pol. Hillary, dem die Hilfsaufgabe zugefallen war, auf der anderen Seite den Weg zu erkunden, war zu früh an seinem Ziel, dem vereinbarten Treffpunkt am Beardmore-Gletscher, angelangt und benutzte die gewonnene Zeit, um nun seinerseits einen nicht vorgesehenen Abstecher zum Pol zu machen. Angesichts der vorgerückten Jahreszeit riet er nach dem Zusammentreffen mit Fuchs diesem von der Durchführung des Unternehmens, das heißt: von der weiteren Durchquerung der Antarktis bis zum Stützpunkt an der Rossbarre ab. Bunny Fuchs mußte nun schon seine ganze Energie zusammennehmen, um den Rat des weltberühmten Everest-Bezwingers zu ignorieren. Obwohl er wußte, daß man ihm die Schuld geben würde, wenn nach dieser Auseinandersetzung etwas schiefginge, wurde er in seiner Zuversicht und in seinem Urteil nicht einen Augenblick schwankend. Er gab nicht auf. Er hatte das Format eines großen Forschers!

Nun denn — er hat es also geschafft. Der Traum ist wirkliche und wahrhaftige Geschichte geworden.

Was ist damit erreicht worden? Unbedingt ist eine beachtliche Menge wertvollen wissenschaftlichen Materials zusammengetragen worden. Die meteorologischen Daten werden ungemein wertvoll sein für die Beurteilung des Einflusses, den die antarktischen Eismassen auf das Wetter der südlichen Hemisphäre haben. Außerdem ist eine Vielzahl gravimetrischer Daten zusammengetragen worden.

Von dem Gebiet, das die Expedition durchquert hat, ist mit Hilfe seismologischer Messungen ein äußerst wichtiges »Profil« angefertigt worden. An Hand dieses Profils ist festgestellt worden, daß überall ein Festlandsockel

vorhanden ist, der wenige hundert Meter über dem Meeres-Niveau liegt. Die Wissenschaft wird auf Jahre hinaus mit der Auswertung der Ergebnisse dieser Forschungsreise beschäftigt sein.

Ein Polarexperte sagte: Vermutlich wird diese Pioniertat niemals wiederholt werden. Aber einmal mußte der Pol überquert werden. Ohne die Bodenvermessungen, die Dr. Fuchs und seine Gruppe vorgenommen haben, könnte niemals eine verläßliche Landkarte von der Antarktis gezeichnet werden. Mit diesen Bodenvermessungen als Anhaltspunkte sind nun auch die unzähligen Luftaufnahmen, die die Amerikaner gemacht haben, von unschätzbarem Wert. Ohne die Ergebnisse der Bodenvermessungen wären sie für die Anfertigung von Landkarten nutzlos. (Nach einem Aufsatz der Daily Mail vom 4. März 1958).

Worum es eigentlich geht

Auf den ersten Blick sieht es so aus, als sei die Polarforschung jetzt ein Kinderspiel geworden. Welch ein gewaltiger Unterschied gegen früher! Und doch lauern auch heute noch überall Gefahren, aber anderer Art und an anderer Stelle. Die Technik hat alte Übel beseitigt und neue hervorgerufen. Auch das große Geophysikalische Jahr 1957/58 ging nicht ohne Opfer ab. Wir hörten von Stürzen in Gletscherspalten, Einbrüchen von Schneebrücken und Flugzeugunfällen. Die Verluste an Menschen und Material zeugen von der Schwierigkeit der Aufgabe.

Haben diese Opfer eigentlich einen Sinn? Womit ist der gewaltige Aufwand, der anläßlich der Polarjahre getrieben wird, zu rechtfertigen?

„Die wissenschaftliche Forschung hat sich natürlich niemals einer strikten im voraus festgesetzten Kostenrechnung unterwerfen können. Dies gilt ebenso für Untersuchungen und Forschungsvorhaben jeglicher Art. Aber wenn wir etwas gelernt haben, so ist es dies, daß die allgemeine Forschung und Erforschung bestimmter Dinge sich auf eine bemerkenswerte Weise bezahlt machen — abgesehen davon, daß sie beweisen, daß der Mensch voller Ideen und von einer unersättlichen Neugier ist. Und wir kommen uns reicher vor, da wir wissen, welche Erkenntnisse Forscher und Wissenschaftler über das Universum, in dem wir leben, gesammelt haben."

Diese Sätze stehen in einem Bericht, den der Wissenschaftliche Beirat des Präsidenten der Vereinigten Staaten ausgearbeitet hat. Sie gelten im vollen Umfang auch für die Antarktisforschung.

Im übrigen gibt das Geophysikalische Jahr allein schon durch seinen Namen eine Antwort auf die Frage nach dem Sinn der Forschung. Man wollte die Physik der Erde in ihrer Gesamtheit erforschen. Zu wenig noch wußte man über die Erdkugel und ihr Inneres, ihren flüssigen Teil — die Weltmeere — und vor allem ihre gasförmige Hülle — die Atmosphäre.

Von unseren Planeten wollten wir nicht nur die genaue Größe, Form und Gewicht, sondern auch die Dicke seiner festen Rinde kennenlernen. Bei einem Erdbeben natürlicher oder künstlicher Art gehen Schallwellen nach allen

Richtungen aus (siehe Zeichnung). Eine läuft an der Erdoberfläche entlang, eine andere führt durch die Erde hindurch. Wieder andere werden im Inneren an Unstetigkeitsflächen ein- oder mehrfach reflektiert. Aus der Geschwindigkeit dieser „elastischen Wellen" und ihrer Ankunftszeit bei der Beobachtungsstationen kann man diese Flächen berechnen. Damit haben wir die Dicke der verschiedenen Erdschichten ermittelt.

Über die Verteilung von Land und Wasser auf der Erdoberfläche hat uns die bisherige geographische Forschung fast restlos aufgeklärt. Doch was die Meere selbst anbetrifft, war noch vieles unklar. Deshalb nahmen die deutschen Forschungsschiffe „Gauß" und „Anton Dohrn" im Rahmen des IGJ an der internationalen Vermessung des Atlantik teil. Auch wie das Land unter dem Inlandeis in der Antarktis aussieht, war weithin unbekannt. Es war daher eine der vordringlichsten Aufgaben, die Eisdicke zu erkunden. Man mißt sie durch Echolotung ähnlich wie die Meerestiefen. Die Ergebnisse waren überraschend, das Eis war wesentlich stärker, als man angenommen hatte. Der Felsuntergrund am Südpol liegt nur 300 Meter über dem Meeresspiegel. Darüber lagert eine 2500 Meter dicke Eisschicht. An einzelnen Stellen erwies diese sich so mächtig, daß die Landoberfläche unter dem Meeresspiegel liegen muß

Der antarktische Kontinent ist also zusammengesetzt aus einer Reihe von Felshorsten und Archipelen, die nur durch das allumfassende Inlandeis zusammengehalten werden.

Die Vereisung geht rapide zurück. Einem jährlichen Zuwachs von 3000 Kubikkilometern Eis steht eine Abnahme von 4000 cbkm gegenüber. Mit anderen Worten, Antarktika verliert jährlich etwa 1000 cbkm an Inlandeis, das entspricht einem jährlichen Dünnerwerden von 1,8 Metern, gleich 7 Zentimeter Wasserhöhe. Bei einer so regelmäßig bleibenden Abnahme würde der sechste Kontinent in 18000 Jahren völlig eisfrei sein. Der Grund des gewaltigen Eisschwundes ist in der zunehmenden Erwärmung der Erde zu suchen.

Seit über einem halben Jahrhundert sind sowohl im Norden wie im Süden ständig steigende Temperaturen beobachtet worden. Ist es darauf zurückzuführen, daß das ganze Planetensystem aus einem Gebiet kosmischen Nebels herausgetreten ist und die Erde eine stärkere Sonnenbestrahlung als früher empfängt, oder ist es durch Verhältnisse auf der Erde selbst zu erklären?

Der deutsche Meteorologe Professor Dr. Flohn hat durch eingehende Untersuchungen der Klimaschwankungen festgestellt, daß der Kohlendioxydgehalt der Luft laufend zunimmt. Ein höherer Prozentsatz an Kohlendioxyd bedingt eine geringere Ausstrahlung der Erdoberfläche und damit eine Zunahme der Erwärmung. Wahrscheinlich aber ist dies auf den Menschen selbst

zurückzuführen, der mit seiner Riesenindustrie ungeheure Mengen an Verbrennungsgasen in den Himmel schickt und damit die Luft mit Kohlendioxyd anreichert. Im Jahre 2000 wird sich der Prozentsatz verdoppelt haben.

Der Mensch ist also tatsächlich in der Lage, Klimaveränderungen hervorzurufen und das Wetter zu beeinflussen.

Die Untersuchungen der Atmosphäre sind daher die Hauptaufgaben des Geophysikalischen Jahres. Gerade die Polargebiete sind für Entstehung und Ablauf des Wetters verantwortlich; die Antarktis wiederum ist die Wetterküche für die Südhalbkugel und schafft die Ernährungsgrundlagen für die so bedeutenden landwirtschaftlichen Gebiete in Südamerika und Australien.

Außer dem Wetterablauf, der sich vorwiegend in den unteren Luftschichten abspielt, kommt seit dem letzten Polarjahr vor 25 Jahren noch eine wichtige Entdeckung hinzu: Die Erdoberfläche und damit die Menschen, Tiere und Pflanzen stehen unter dem Einfluß von Strahlungen, die von der Sonne und aus dem Weltraum kommen. Wird nun diese kosmische Ultraviolett-Strahlung beim Durchstoßen der Atmosphäre irgendwie verändert? Wir wissen, daß die Lufthülle der Erde weit über 1000 km hinaufreicht. Das Nord- und Südlicht, die ein Aufleuchten höherer Luftschichten sind, haben uns hierüber Aufschluß gegeben. Weiter enträselte die Forschung, daß in wenigen hundert Kilometern Höhe die Luft elektrisch geladen ist. Diese Schicht nennen wir die Ionosphäre. Um die Strahlung oberhalb der Ionosphäre zu messen, wurden Raketen und Satelliten, Flugkörper, die außerhalb der irdischen Atmosphäre die Erde umkreisen, im Rahmen des IGJ in den Weltraum geschickt.

Bei den Raketen kamen die Meßinstrumente mit Fallschirmen wieder zur Erde zurück, während die Satelliten am Ende ihres Kreislaufs in der dichteren Atmosphäre verbrannten. Sie mußten daher ihre Ergebnisse herunterfunken. Die Amerikaner hatten den genialen Gedanken, die Sonnenstrahlung in elektrische Energie umzuwandeln, so daß der „Explorer", wie eine bestimmte Art dieser Forschungssatelliten hieß, länger sendefähig blieb.

Mit ihrem „Sputnik II" schickten die Sowjets erstmalig ein hochentwickeltes Lebewesen, die Hündin Laika, in den Weltenraum. Man machte die erfreuliche Feststellung, daß ihr die Höhenstrahlung, der sie 8 Tage lang außerhalb der Ionosphäre ausgesetzt war, nicht geschadet hatte. Ihr Forschertod brachte uns Menschen dadurch einen ganz erheblichen Schritt weiter.

Ein neues Zeitalter ist angebrochen.

Die Gefahren aber für die Forscher sind nicht geringer geworden; und so stehen auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Männer am Nord- und Südpol auf gefährlichem Vorposten.

Antarktika — Das Wirtschaftsland der Zukunft
Die politischen Fragen

Die Entdeckungsgeschichte des Südpols liegt hinter uns. Auf dem Globus sind die letzten, weißen Flecke verschwunden, und die Erde kann mit neuen Überraschungen nicht mehr aufwarten.

An uns Menschen der modernen Zeit liegt es nun, die Eroberungen und Erfahrungen jener Männer auszunutzen, die ihr Leben in die Waagschale warfen, um dem sagenhaften Südland seine Geheimnisse zu entreißen.

Schon Shackletons Kohlenfund rief kein gelindes Erstaunen in der Wirtschaftswelt hervor. Aber erst als Byrd den Beweis erbrachte, daß im Inneren des sechsten Erdteils außerdem noch eine große Anzahl seltener und wertvoller Mineralien und Erze — darunter vor allem Molybdän, Chrom, Kobalt und Uran — in abbauwürdigen Mengen schlummern, horchte die Welt auf. Nun frohlocken alle diejenigen Staaten, die rechtzeitig ihre Besitzansprüche angemeldet hatten. Mit Recht vermuteten sie, daß, wie einst in Sibirien und im Nordpolargebiet, nun auch in der Antarktis eine ähnliche Entwicklung vor sich gehen würde.

Sehen wir uns einmal die Nationen an, die ihre Ansprüche geltend machen und wie ihre Begründungen lauten:

Da ist zunächst einmal Frankreich. Dumont d'Urville betrat das Adélie-Land und hißte die Trikolore.

Ross, Scott und Shackleton hatten alle von ihnen entdeckten Gebiete um das Ross-Meer für England beschlagnahmt; außerdem hatte das Commonwealth bereits 1915 seine Souveränität über die Graham-Halbinsel und die vorgelagerten Archipele erklärt. Begründung: die laufend durchgeführte, systematische Erforschung.

Deutschland wollte sich sein Anrecht auf Neu-Schwabenland sichern und warf Begrenzungsstangen mit Hoheitsabzeichen über diesem Gebiet ab.

Norwegen beschloß im Januar 1939 auf dem Folketing in Oslo den Streifen zwischen Weddell-See und Enderby-Land — Neu-Schwabenland somit einbegriffen — zu annektieren und benannte ihn Dronning-Maud-Land.

Argentinien beanspruchte das ganze Gebiet südlich von Amerika, genau wie England. Chiles Wünsche überschnitten sich mit denjenigen Argentiniens und Englands.

Alle Fragen über etwaige Besitzansprüche sollten 1940 auf einer Internationalen Polartagung in Bergen geklärt werden. Diese kam aber wegen des zweiten Weltkriegs nicht zustande.

Um diese verworrenen Zustände in der Antarktis zu beseitigen, tauchte der interessante Vorschlag der *Sektorentheorie* auf. Dies bedeutet, daß man den sechsten Kontinent als eine riesige Torte betrachtet. Wie man eine solche mit dem Messer nach der Mitte hin in einzelne, spitz zulaufende, dreieckige Stücke zerschneidet, so sollte auch Antarktika aufgeteilt werden. Ein Sektor entspricht also einem Tortenstück. Je nach Appetit auf Torte oder Land sind die Stücke beziehungsweise Sektoren größer oder kleiner.

Der Gedanke der Sektorentheorie war nun, daß die einzelnen Staaten jeweils das Stück erhalten sollten, das ihnen unmittelbar gegenüber liegt.

Aber bei der Durchführung dieser Idee traten neue Schwierigkeiten auf. Australien und Neuseeland hätte man auf diese Weise vielleicht noch befriedigen können. Schwieriger wäre schon die Zuteilung von Sektoren gewesen, die Amerika gegenüber liegen. Hier stoßen wir auf den bereits erwähnten Mißstand, daß sich nicht nur die Ansprüche Chiles, Argentiniens und Groß-Britanniens (als Besitzer der Falklands-Inseln), sondern auch ihre Sektoren nahezu decken würden.

Völlig unmöglich aber erweist sich die Anwendung dieser Theorie bei Staaten, die überhaupt keine Anlieger sind.

Um Norwegens Wunsch unter den Sektorenhut zu bringen, hat es 1939 die der Antarktis vorgelagerte kleine Bouvet-Insel zum norwegischen Hoheitsgebiet erklärt.

Bei Frankreich hätte man sich nur helfen können, wenn man das Adélie-Land vorher aus der Torte herausgeschnitten, es Frankreich überreicht und erst dann den verbleibenden Rest aufgeteilt hätte.

Die Vereinigten Staaten, die Sowjetunion und andere wären leer ausgegangen.

Auch die Sektorentheorie bot also keine Lösung, zumal sie sogar dem Völkerrecht widersprach.

Infolgedessen treten ständig neue Begründungen für Landerwerb auf, unter denen wohl die wichtigste ist: Belohnung für Entdeckungen und wissenschaftliche Forschung in der Antarktis. Der ungeheure Einsatz im Geophysikalischen Jahr hatte nicht zuletzt auch diesen Hintergrund.

Die Ideallösung wäre der Vorschlag der USA: Eine gemeinsame Verwaltung der Antarktis durch alle Völker, vertreten durch die UNO.

Wenn das Problem der Souveränität einmal gelöst sein wird, kann die wirtschaftliche Erschließung des neuen Erdteils beginnen. Dann wird es möglich sein, den Pelztierbestand durch Erlaß entsprechender Jagdgesetze und Schonzeiten wieder aufzufrischen. Nach einiger Zeit wäre dadurch mit einem jährlich gleichbleibenden, vielleicht sogar zunehmenden Ertrag an Fellen zu rechnen.

Was den Walfang anbetrifft, liefert uns das Südliche Eismeer jetzt schon den größten Anteil an Walöl. Der norwegische Kapitän Anton Larsen ist der Pionier des antarktischen Walfangs. Er war der erste, der die pelagische Walfangmethode einführte, d. h. die eigentlichen Fangschiffe werden von einem Mutter- und Fabrikschiff begleitet, das die Beute an Bord hievt und sofort an Ort und Stelle verarbeitet. Früher hatte man sich damit begnügen müssen, die harpunierten Wale bis zu der an Land befindlichen Trankocherei zu schleppen. Täglich können nun etwa 25 dieser gewaltigen Meeressäuger in unmittelbarer Nähe der Fangstelle abgespeckt und ausgewertet werden.

Nicht nur die antarktischen Gewässer beliefern uns mit lebenswichtigen Rohstoffen, sondern auch der Kontinent selbst und seine vorgelagerten Inseln. Der neue Erdteil – etwa anderthalb mal so groß wie Europa – birgt fast sämtliche Erze und Mineralien, die die moderne Wirtschaft benötigt, wie: Kupfer, Eisen, Schwefel, Chrom, Nickel, Molybdän, Kobalt, ja sogar Gold, Blei, Zinn, Pyrit, Kohlen und Uran.

In welchem Tempo die wirtschaftliche Erschließung des Südpolargebietes vor sich gehen wird, läßt sich nicht voraussagen. Aber soviel ist sicher, daß man auch hier auf die Bodenschätze zurückgreifen wird, wenn unsere jetzigen Lagerstätten erschöpft sind, was in wenigen Jahrzehnten für die Ölquellen und Kohlenvorkommen der Fall sein wird. In industriell hochentwickelten Ländern hat sich der Energiebedarf in den letzten zehn Jahren bereits verdoppelt. In einem halben Jahrhundert wird man drei- bis fünfmal soviel gebrauchen wie heute. Diese sachlich-nüchterne Kalkulation steigert den Wert der in der Antarktis schlummernden Energien noch um ein beträchtliches.

Uran nimmt in dieser Überlegung eine besondere Stellung ein. Die Atomspaltung wird in Zukunft der wichtigste Energielieferant für Industrie und Wirtschaft sein. Zur Beschickung des Atommeilers aber benötigt man Uran. Daher spielen bei der Gewinnung dieses so überaus wichtigen Schwermetalls

die Kosten keine Rolle. Zweifellos wird der Reiz des Urans die Entwicklung in dem einzigen, noch herrenlosen Gebiet der Erde beschleunigen.

Wenn man nun daranginge, mit erheblichem, wenn auch einmaligem Aufwand, Förderanlagen zur Gewinnung der Rohstoffe zu bauen, bleibt dennoch der laufende Abtransport als Hauptproblem bestehen. Antarktika ist von einem Meer umgeben, das selten eisfrei ist. Die Schiffe, mit denen der Abtransport zu erfolgen hätte, müßten nicht nur eistüchtig konstruiert, sondern auch in den meisten Fällen von Eisbrechern geleitet werden. Die größten Rohstoffvorkommen befinden sich im Inneren des Landes, so daß außerdem noch Strecken über tausend Kilometer und mehr über Inlandeis und Gletscher zu bewältigen wären. Über Schneefelder und Inlandeis könnte der Transport mit Raupenschleppern und Motorschlitten bewerkstelligt werden; die Gletscher aber bilden wegen ihrer Spalten und der andauernden Vorwärtsbewegung ein schweres Hindernis, was aber notfalls mit Drahtseilbahnen überwunden werden könnte. Natürlich würden auch Frachtflugzeuge zum Einsatz kommen.

Vielfach ist der Gedanke aufgetaucht, das Inlandeis mit Hilfe von Atomenergie zu schmelzen, um direkt an den Felssockel heranzukommen. Dieses Unternehmen aber wäre zu kostspielig und müßte außerdem wegen des Eisnachschubs ständig wiederholt werden. Also wäre Schacht- und Stollenbau immer noch das zweckmäßigste.

Der Siegeszug des Flugzeugs als Verkehrsmittel macht auch vor den Polargebieten nicht halt.

Genau wie auf der Nordhalbkugel die schnellsten Wege durch die Arktis führen, so verlaufen sie auf der Südhalbkugel durch die Antarktis. Als kürzeste Verbindung kommen hierfür in Betracht:

1. von Südamerika über die Bouvet-Insel nach Südafrika;
2. von Südafrika über die Prinz-Edward- und Heard-Insel nach Freemantle in Australien;
3. von Südamerika quer über den antarktischen Kontinent nach Australien und Neu-Seeland.

Als erste Route wird die Strecke Südafrika—Australien beflogen werden. Auf den beiden erwähnten Inseln hat man bereits Flugwetterwarten und Funkstationen in Betrieb gesetzt. Der Kurs fällt genau mit dem Großkreis zusammen. Die Ersparnis an Strecke und Flugzeit beträgt beinahe zwei Drittel; mußte man doch bisher um von Johannesburg nach Sidney zu gelangen, erst nordwärts über ganz Afrika nach Kairo, dann ostwärts über Arabien, Vorder- und Hinterindien nach Singapur um — schließlich südwärts — das Ziel anzusteuern.

Die bedeutendste, aber längste Route ist die Fluglinie quer über den antarktischen Kontinent von Amerika nach Australien und Neu-Seeland. Ein Zwischenlandeplatz auf der Deception-Insel, südlich von Kap Horn, ist vollendet und wird schon angeflogen.

Stationen, die zunächst nur aus wissenschaftlichen Gründen im Geophysikalischen Jahr 1957/58 in der Antarktis errichtet wurden, dienen weiterhin als Wetterwarten, Funkstationen und Hilfsflugplätze dem aufstrebenden polaren Luftverkehr.

Der Mensch ist in der Antarktis noch schwierigeren Lebensbedingungen unterworfen als in der Arktis.

Während sich auch hier Polartag und Polarnacht über viele Monate erstrecken, fallen noch erschwerend die weitaus größere Kälte und die heftigeren Stürme ins Gewicht. Ein Vergleich der Temperaturen zeigt, daß die antarktische Durchschnittstemperatur etwa 20 Grad unter der arktischen liegt. Orkane bis zu 150 st/km sind keine Seltenheit.

Bei einer Dauerbesiedlung wäre auch hier in erster Linie die Frage nach der Ernährung zu berücksichtigen. In der Arktis sind Versuche im Gemüseanbau geglückt. Dort finden wir jedoch öfters humushaltige Erde, in der Antarktis dagegen fehlt eine Bodenkrume. Sie kann sich auch infolge der mangelnden organischen Säuren nicht bilden, und die sonst so erfreuliche Bakterienarmut macht eine Verwesung von pflanzlichen und tierischen Organismen fast unmöglich.

Die ständig dort lebende Bevölkerung wäre einstweilen also noch abhängig von einem laufenden Lebensmittelnachschub aus der übrigen Welt. Eine biologisch echte Besiedlung ist erst dann erreicht, wenn die Selbstversorgung gesichert ist, und die Menschen „aus dem Lande" leben können.

Der Sieg

„Diesen Sieg verdankt man nicht den großen Erfindungen der Gegenwart und den vielen neuen Hilfsmitteln auf allen Gebieten; die Mittel sind uralt, es sind dieselben, die der Nomade schon vor Tausenden von Jahren kannte, als er über Sibiriens und Nordeuropas Schneefelder dahinjagte. Aber alles, das Große und Kleine, war bis in alle Einzelheiten durchdacht — und der Plan wurde glänzend durchgeführt. Auf den Mann kommt es an; hier wie überall.

Wie alles Große sieht das Vollendete einfach und selbstverständlich aus; man meint: natürlich, so hat es sein müssen! ... Wenn der rechte Mann erst kommt, geht es durch alle Schwierigkeiten hindurch, als seien gar keine vorhanden, jede einzelne ist vorausgesehen und im Geist schon vorher erlebt worden. Darum komme keiner daher und rede von Glück und günstigem Zufall!"

Mit diesen Worten kennzeichnete der große Forscher Fridtjof Nansen einst im Jahre 1912 Amundsen und seine Tat, nachdem dieser den Südpol erreicht hatte. Sie gelten für die gesamte Polarforschung bis in unsere Tage. Gewiß sind heute die technischen Voraussetzungen und Hilfsmittel andere und bessere als in der Vergangenheit. Aber auch heute und in alle Zukunft kann gerade auch die Polarforschung nicht auf die Männer verzichten, die der starken und übermächtigen Natur ihren Willen aufzwingen.

„Wir wollen uns einstweilen freuen über das, was erreicht ist", sagt Nansen weiter. „Wir wollen den schmalen Schlittenspuren folgen, die die kleinen Punkte, Hunde und Männer, über die endlose weiße Fläche dort im fernen Süden wie einen Schienenstrang mitten ins Herz des Unbekannten hineingezogen haben. Der Wind jagt mit rastlosem Sausen über diese durch die Schneewüsten führenden Spuren hin — bald werden sie ausgelöscht sein.

Aber der Schienenstrang der Wissenschaft ist gelegt, unser Wissen ist bereichert worden. Und die Tat leuchtet hell für alle Zeiten."

ZEITTAFEL

150 v. Chr.	Auf der Karte des berühmten ägyptischen Astronomen Ptolemäus aus Alexandria ist südlich des Indischen Ozeans Afrika mit Indien verbunden. Dahinter erstreckt sich bis zum Rand der Karte das geheimnisvolle „Südland", versehen mit der Bezeichnung „Unerforschtes Gebiet".
1498 n. Chr.	Vasco da Gama segelt ums Kap der Guten Hoffnung nach Indien. Das „Südland hängt also nicht mit Afrika zusammen, steht aber nach wie vor über Australien, Neu-Seeland und Neu-Guinea mit Indien in Verbindung.
1502	Amerigo Vespucci sichtet Land. Süd-Georgien?
1513	Man erkennt, daß Kolumbus' Entdeckung 1492 nicht Indien, sondern ein neuer, unbekannter Erdteil ist und hält ihn für einen Ausläufer des „Südlandes".
1514	Portugiesische Seefahrer entdecken den La-Plata-Strom. Sie halten das südliche Ufer der 220 km breiten Flußmündung für das „Südland".
1520	Magellan durchfährt die nach ihm benannte Magellan-Straße. Man zeichnet sie als Kanal ein. „Das Südland" — Terra australis incognita oder Terra magellanica — bleibt weiter südlich hiervon bestehen.
1578	Francis Drake stellt die Archipelnatur Feuerlands fest.
1599	Der Holländer Dirk Gerritsz will auf 64° Süd unbekannte Landmassen gesichtet haben. Nach späteren Feststellungen ergab sich, daß er aber nur bis auf 56° Süd gekommen sein kann.
1616	Der Holländer Le Maire umsegelt Kap Horn. Die Terra australis incognita rückt weiter nach Süden.
1642/44	Tasman (holl. Nationalität) stellt durch Umseglung Australiens fest, daß dieses eine Insel ist.
1675	Entdeckung von Süd-Georgien durch den Engländer de la Roché.
1681	Erste Sichtung von antarktischen Eisbergen.
1739	Die Bouvet-Insel wird von Bouvet (Frankreich) entdeckt.
1769/70	James Cook umsegelt auf seiner ersten Reise Neuseeland und trennt es damit vom „Südland" ab.
1172/75	James Cook umschifft Antarktika, ohne Land zu sichten. Sein südlichster Punkt: 71°, 10′ S.
1819	Smith (England) entdeckt die Süd-Shetland-Inseln.

1819/20 Bransfield (England) an Bord des Schiffes „Williams" unter Kapitän Smith entdeckt und kartiert die Trinity-Insel. Dahinter sichtet er Gebirge, das offenbar ein Teil des antarktischen Festlands ist.

1819/21 v. Bellingshausen (Rußland) umschifft mit „Mirny" und „Vostok" ebenfalls den antarktischen Kontinent, entdeckt die Traversey-Inselgruppe mit einem tätigen Vulkan, die Peter I.-Insel und Alexandra-Land, das er für Festland hält. Finn Ronne erbringt 1946 den Nachweis, daß es jedoch auch eine Insel ist, die heute den Namen Alexandra-Insel führt.

1820/21 Palmer (USA) auf der „Hero" sichtet große Landgebiete, die entweder eine Inselgruppe (Palmer-Archipel) oder antarktisches Festland (Palmer-Land) sind.

1822/24 Weddell (England) entdeckt das nach ihm benannte Meer und dringt mit seinen beiden Schiffen „Jane" und „Beaufoy" bis 74°, 15′ S und 34°, 17′ W vor, ohne Land zu sichten.

1830/32 Biscoe (England) unternimmt die 3. Umseglung Antarktikas. Entdekkung von Enderby-Land (Festland), der Adelaide-Insel, den Biscoe-Inseln und dem Graham-Land.

1833/34 Der Engländer Kemp entdeckt das Kempland.

1837/40 Dumont d'Urville (Frankreich) landet auf Adélie-Land.

1838/40 Wilkes (USA) will 2700 km Festlandsküste festgestellt haben.

1839/43 James Ross (Schiffe „Erebus" und „Terror") entdeckt Süd-Victoria-Land, die Ross-Eisbarre und die Ross-Insel mit tätigem Vulkan „Erebus" und erloschenem Vulkan „Terror". Südlichster Punkt: 77° S.

1873/74 Dallmann (Deutschland) mit der „Grönland" entdeckt die Bismarckstraße und die Kaiser-Wilhelm-Inseln.

1882/83 Deutsche Station auf Süd-Georgien unter Schrader im I. Internationalen Polarjahr.

1895 Sechs Norweger, darunter Borchgrevingk, des norwegischen Schiffes „Antarctik unter Führung von Kapitän Christensen, betreten als erste den Sechsten Erdteil.

1897/99 De Gerlache (Belgien) führt mit der „Belgica" absichtlich eine Überwinterung und Driftfahrt im antarktischen Packeis durch. An Bord Amundsen und Cook.

1899/1900 Borchgrevingk (Norwegen) überwintert zum erstenmal auf dem antarktischen Festland bei Kap Adare, entdeckt die Walfischbucht der Roßbarre und betritt als erster das Ross-Schelfeis. Südlichster Punkt: 78°, 50′ S.

1901/03 von Drygalski (Deutschland) entdeckt mit der „Gauss" Kaiser-Wilhelm-II.-Land, einen erloschenen Vulkan, den Gaussberg, und erzielt bedeutende wissenschaftliche Ergebnisse.

1901/03 Dr. Otto Nordenskjöld (Schweden), Schiff „Antarctic", erforscht den nördlichen Teil der Weddell-See-Westküste. Die Expedition wird auseinandergerissen, überwintert an drei verschiedenen Stellen, und das Schiff wird vom Eis zerdrückt. Rettung aller Teilnehmer durch das argentinische Schiff „Uruguay" unter Kapitän Irizar.

1901/04 Robert Falcon Scott (Schiff „Discovery") dringt über die Rossbarre bis 82°, 17′ S vor und entdeckt König-Edward-II.-Land. Mit ihm sind Shackleton und Dr. Wilson.

1903/05 Charcots (Frankreich) erste Reise mit der „Français" (der ehemaligen „Belgica" de Gerlaches) in die Antarktis. Kartierung von Inselgruppen an der Westküste Graham-Lands.

1904/05 Errichtung der Walfangstation Grytviken auf Süd-Georgien durch Kapitän Larsen (Norwegen).

1907/09 Shackletons Vorstoß zum Südpol. Schiff „Nimrod". Entdeckung des Beardmore-Gletschers als Aufstiegsmöglichkeit zum Südpolplateau. Südlichster Punkt: 88°, 23′ S — 21 engl. Meilen (gleich 180 km) vom Südpol entfernt. Besteigung des 4023 m hohen „Erebus". Prof. David Douglas Mawson und Dr. Mackay erreichen den magnetischen Südpol.

1908/10 Charcots Reise mit der „Pourquoi Pas?" Fortsetzung der kartographischen Arbeiten der ersten Fahrt weiter nach Süden.

1910/12 Amundsen landet mit der „Fram" in der Walfischbucht, stößt über die Roßbarre und den Axel-Heiberg-Gletscher zum geographischen Südpol vor. Erreichung des Südpols am 14. Dezember 1911.

1910/13 Scott (Schiff „Terra Nova") erreicht den Südpol am 18. Januar 1912 und findet Amundsens Zelt dort. Auf dem Rückweg kommt die gesamte Polabteilung (Scott, Dr. Wilson, Oates, Evans und Bowers) um.

1911/12 Wilhelm Filchner (Schiff „Deutschland") entdeckt das Prinzregent-Luitpold-Land und das Filchner-Schelfeis. Plan der Durchquerung Antarktikas und Erreichung des Pols kann nicht durchgeführt werden. Driftfahrt der „Deutschland" durchs Weddellmeer.

1911/14 Douglas Mawson (Australien) Schiff „Aurora" legt einen großen Teil des Küstenverlaufs im australischen Sektor fest. Von der „Fernostabteilung" (Mawson, Ninnis, Dr. Mertz) kehrt Mawson allein und schwer verstümmelt zurück .Erster Funkverkehr in der Antarktis.

1914/16 Shackletons Versuch, Filchners Plan der Querung an der schmalsten Stelle Antarktikas durchzuführen, mißlingt. Entdeckung der Caird-Küste. Schiff „Endurance" bleibt im Eis stecken und wird bei Driftfahrt zerdrückt. Schiffbrüchig auf der Elefant-Insel, Rettung durch Shackleton. Fahrt im Beiboot über offenes Meer nach Süd-Georgien und viermalige Hilfsversuche.

1920/21 Shackleton erforscht mit der „Quest" das Weddellmeer, stirbt während der Expedition und wird in Grytviken beigesetzt.

Ab 1923 werden feste wissenschaftliche Stationen von Groß-Britannien, Chile und Argentinien im amerikanischen Sektor der Antarktis errichtet.

Die Forschungsstellen, deren Zahl von Jahr zu Jahr zunimmt, haben eine ständige Besatzung, die in gewissen Zeitabständen abgelöst wird.

1926 Die Deutsche Atlantische Expedition (1925/27) auf dem Vermessungsschiff „Meteor" unter Kapitän Spieß stößt bis zu den Süd-Shetland-Inseln und Süd-Georgien vor.

1928/29 Wilkins, Schiff „Hektoria" erste Flug-Expedition in die Antarktis. Festlegung der Ostküste von Graham-Land bis 71°, 20'.

1928/30 Byrd, Schiffe „City of Ney York" und „Eleanor Bolling" landet in der Walfischbucht (Rossbarre). Errichtung der Basis „Little America", Flug zum Südpol.

1929/30 Wilkins setzt Lufterkundung von Graham-Land fort bis 73° S. Schiff „William Scoresby", Expeditionsleiter Shannon.

1929/30 Riiser Larsen (Norwegen). Erkundungsflüge an der Küste des amerikanischen und afrikanischen Sektors.

1929/30 Mawson („Discovery II"). Fortsetzung der Festlegung des Küstenverlaufs im Enderby- und MacRobertson-Land auf 4000 km Länge (teilweise im Flugzeug).

1930/31 und 1932/33 Verschiedene norwegische Schiffe legen Küstenlinien im afrikanischen Sektor fest.

1933/34 Ellsworths (USA) erster Versuch einer Überfliegung der Westantarktis von der Rossbarre (Walfischbucht) aus. Schiff „Wyatt Earp". Flugzeug wird durch Kalben der Barre zerstört.

1933/35 Zweite Antarktis-Expedition Richard Evelyn Byrds. Schiffe „Bear of Oakland" und „Jacob Ruppert". Basis „Klein-Amerika". Festlegung der Landbegrenzung des Ross-Schelfeises. Alleinüberwinterung Byrds auf vorgeschobener „Bolling-Advance-Station".

1934/35 Ellsworths zweiter Versuch, die Westantarktis zu überfliegen. Diesmal in umgekehrter Richtung. Flieger Bernd Balchen, Basis „Snow Hill". Umkehr wegen Schlechtwetter.

1935/36 Ellsworths Transpolarflug, Basis Dundee-Insel, Ziel: Klein-Amerika. Flieger: Hollick-Kenyon.

1938/39 Deutsche Antarktische Expedition unter Kapitän Alfred Ritscher mit Flugzeugschleuderschiff „Schwabenland" und den 10 t Dornier-Walen „Boreas" (Flugkapitän Schirmacher) und „Passat" (Flugkapitän Mayr). Entdeckung und aerophotogrammetische Aufnahme von „Neu-Schwabenland". Eisfreies Gebiet, die Schirmacher-Seenplatte, aus der Luft gesichtet.

1939/41 Byrds dritte Antarktis-Expedition. Westbasis Klein-Amerika unter Dr. Paul Siple, Ostbasis Stonington-Insel unter Black. Fortführung der Forschungen in der weiteren Umgebung. Expedition durch Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg vorzeitig abgebrochen.

1946/47 Vierte Byrd-Expedition ins Südpolargebiet. „High Jump". 14 Schiffe der Marine, darunter U-Boot, 6000 Mann, 300 Wissenschaftler. Hauptlager Klein-Amerika. Leiter der Ortsgruppe Admiral George Dufek. Zentralgruppe setzt Forschungen von 1941 fort. Die beiden anderen sind reine Schiffsgruppen, hauptsächlich aus Flugzeugmutterschiffen und Flugzeugträgern zusammengesetzt, sie fahren ost- bzw. westwärts ganz um Antarktika herum und nehmen durch lauter Stichflüge die noch unbekannten Küsten auf. Entdeckung eines eisfreien Sees, der Bunder-Oase.

1947/48 Finn Ronne (USA), Vorstoß von der Stonington-Insel mit Raupenschleppern und Flugzeugen an der Ostküste von Graham-Land südwärts bis zum Filchner-Schelfeis. Flug an der Eisbarre entlang (Flieger Lassiter). Anschluß an Filchners Entdeckungen.

1948/49/50 Dr. Vivian Fuchs (England) kartiert Inseln um Graham-Land im Auftrag der Falklands-Dependence-Survey.

1949/53 Liotard, Barré und Marret (Frankreich) errichten Station Pointe Martin und Pointe Geologie der Expéditions Polaires Françaises, Mission Paul Emile Victor in Adélie-Land.

1949/52 Giaever (Norwegen), norwegisch-schwedisch-englische Gemeinschafts-Expedition, Schiff „Norsel". Basis Maudheim auf schwimmender Eiszunge in der Nähe von Kap Norwegia. Anschluß an Neu-Schwabenland im Osten und Coats-Land im Westen. Eisdickenmessungen des Inlandeises.

1955/56 Vorbereitungen der USA für das 3. Internationale Polarjahr (Geophysikalisches Jahr 1957/58). Fahrten der „Atka" und „Glacier". Unternehmen „Deep Freeze" unter Admiral Dufek. Klein-Amerika ist durch Vorrücken der Rossbarre im Meer verschwunden.

1957 11. März, Admiral Richard Evelyn Byrd verstorben.
7. Mai, Prof. Dr. Wilhelm Filchner verstorben.

1. Juli 1957 – 31. Dez. 1958 3. Polarjahr, das Internationale Geophysikalische Jahr. 14 Nationen errichten 56 Polarstationen in der Antarktis, darunter die USA eine direkt am Südpol unter Dr. Paul Siple.

1957 15. Dezember, Hissung der Flagge der „Vereinten Nationen" am Südpol.

1957/58 Dr. Vivian Fuchs durchquert Antarktis vom Filchner Schelfeis zur Rossbarre. Auffang-Expedition unter Sir Edmund Hillary (Neuseeland).

1959 Verhandlungen über die politische Aufteilung von Antarktika.

1959 Eröffnung des planmäßigen Luftverkehrs über die Antarktis.

LITERATURVERZEICHNIS

Zeitschriften

The Polar Times, American Polar Society, Washington D.C.
The Polar Record, Scott Polar Research Institute, Cambridge
Antarctic, New Zealand Antarctic Society, Wellington
Polarforschung, Archiv für Polarforschung, Kiel

Ältere Literatur (vor dem ersten Weltkrieg)

Amundsen, R., Die Eroberung des Südpols – Beck, München 1912. Diesem Buch wurden der Bericht von James Ross (Seiten 29 ff.) und die Worte Nansens (Seite 157) entnommen.
Balleny, J., Discoveries in the Antarctic Ocean – 1839
Bellingshausen v., Zweimalige Untersuchungen im südl. Eismeer und Reise um die Welt in den Jahren 1819/21 (in russischer Sprache – 1831)
Biscoe, J., Recent Discoveries in the Antarctic Ocean – 1833
Borchgrevingk, C., The „Antarctics" Voyage to the Antarctic – 1895
Borchgrevingk, C., Das Festland am Südpol – Berlin 1905
Brosses de, Histoire des navigations aux terres australes – 1756
Bruce, W., Polar Exploration – London 1911
Burn-Murdoch, From Edinburgh tho the Antarctic – London 1894
Bull, H. J., The Cruise of the „Antarctic" to the South Polar Regions – London 1896
Charcot, J. B., Le „Français" au Pole Sud – Paris 1906
Charcot, J. B., Le „Pourquoi Pas?" dans l'Antarctique – Paris 1906
Cook, F. A., Die erste Südpolarnacht – Kempten 1909
Cook, James, A Voyage Towards the South Pole-London 1774
Die Deutsche Südpolar-Expedition mit dem Schiff „Gauss" – Berlin 1903
Die Internationale Polarforschung, die deutschen Expeditionen und ihre Ergebnisse – Berlin 1891
Dumont d'Urville, Reise nach dem Südpol und Ozeanien – Darmstadt 1848
Drygalski v., E., Die Südpolforschung und Probleme des Eises – Berlin 1895
Drygalski v., E., Zum Kontinent des eisigen Südens – Berlin 1904
Expédition Antarctique Belge 1897/99 – Anvers 1901
Fricker, K., Die Entstehung und Verbreitung des antarktischen Treibeises – 1893
Fritz, H., Die geographische Verbreitung des Polarlichts – 1874
Lowe, F., Bellingshausens Reise nach der Südsee und Entdeckungen im südl. Eismeer – 1842

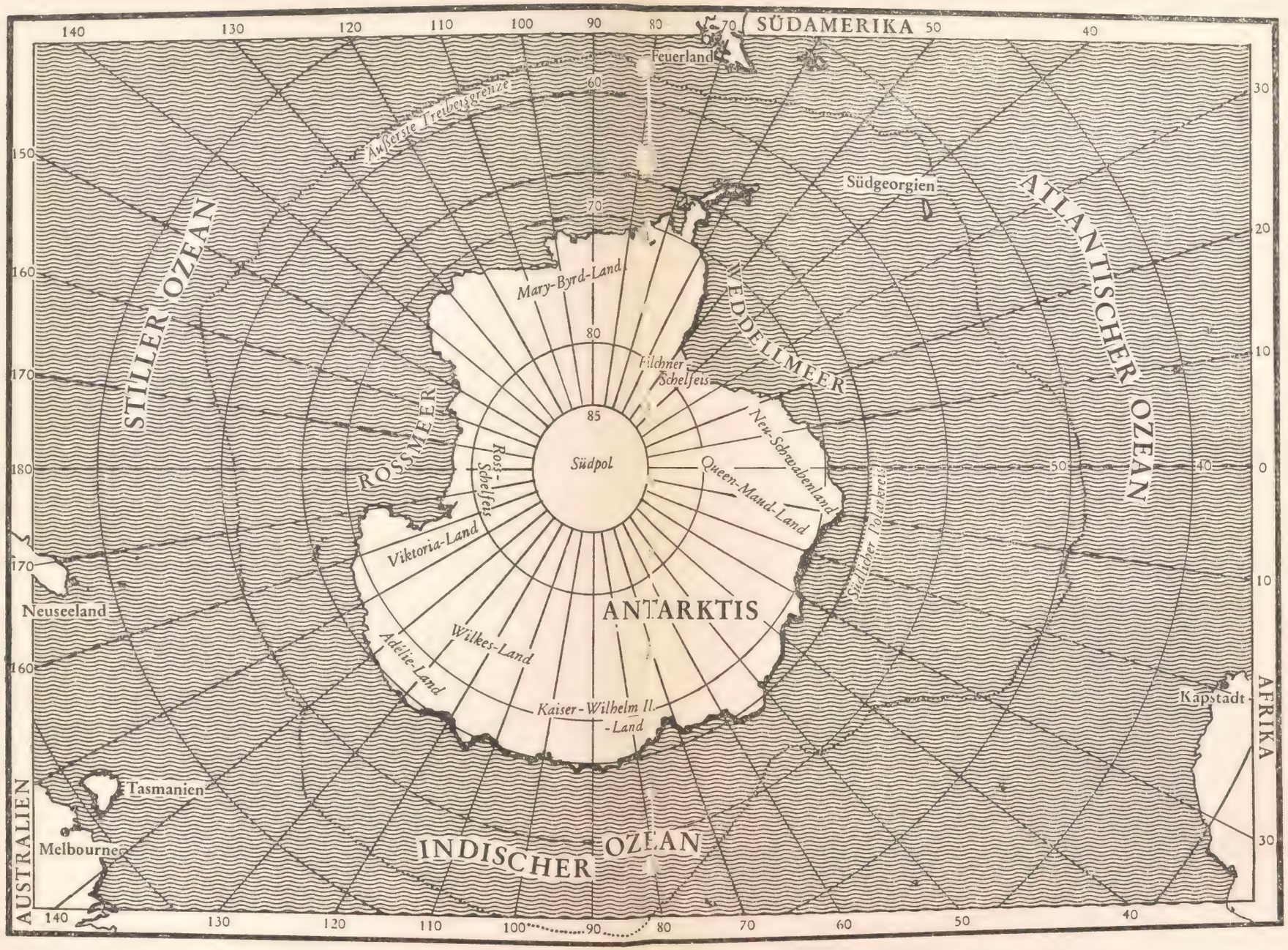
McCormick, R., Voyage of discovery in the Antarctic and Arctic Seas – 1884
Meinardus, W., Die mutmaßliche mittlere Höhe des antarktischen Kontinents – 1909
Mill, H. R., The Siege of the South Pole – London 1905
Murray, J., The Exploration of the Antarctic Region – 1886
National Antarctic Expedition 1901–1904 – London 1907/12
Neumayer v., G., Auf zum Südpol – Berlin 1901
Neumayer v., G., Erforschung des Südpolargebietes – Berlin 1872
Neumayer v., G., Notwendigkeit und Durchführbarkeit der antarktischen Forschung – Berlin 1885
Nordenskjöld, O., Antarktis – Heidelberg 1913
Peters, C. F. W., Die Bedeutung der antarktischen Forschung für die Geodäsie – Berlin 1885
Petersen, Dr. J., Die Reisen des „Jason" und der „Hertha" in das antarktische Meer 1893/94 – Hamburg 1895
Philippi, E., Über die Landeisbeobachtungen der letzten fünf Südpolar-Expeditionen – 1907
Racovitza, K., Die Resultate der belgischen Südpolar-Expedition
Reiter, H., Die Südpolarfrage und ihre Bedeutung für die genetische Gliederung der Erdoberfläche – Weimar 1887
Ross, James, A Voyage of discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions-London 1846
Rüdiger, H., Deutschlands Anteil an der Lösung der polaren Probleme – Hamburg 1913
Ruge, S., Das unbekannte Südland – 1895
Schück, A., Tagebuch Dallmanns – Hamburg 1882
Scott, Robert Falcon, Die letzte Fahrt – Leipzig
Shackleton, Ernest, 21 Meilen vom Südpol – Berlin 1909
Shackleton, E., The Heart of the Antarctic – London 1909
Vanhöffen, E., Welches Interesse haben Zoologie und Botanik an der Erforschung des Südpolargebietes? – Berlin 1895
Weddell, J., Reise in das Südliche Polarmeer 1822/24 – Weimar 1827
Weddell, J., A Voyage Towards the South Pole 1822/24 – 1825
Wiese, v., Magalhaes-Straße und Australkontinent auf den Globen des Joh. Schöner – 1881
Wilkes, Ch., United States Exploring Expedition – 1845

Neuere Literatur (nach dem ersten Weltkrieg)

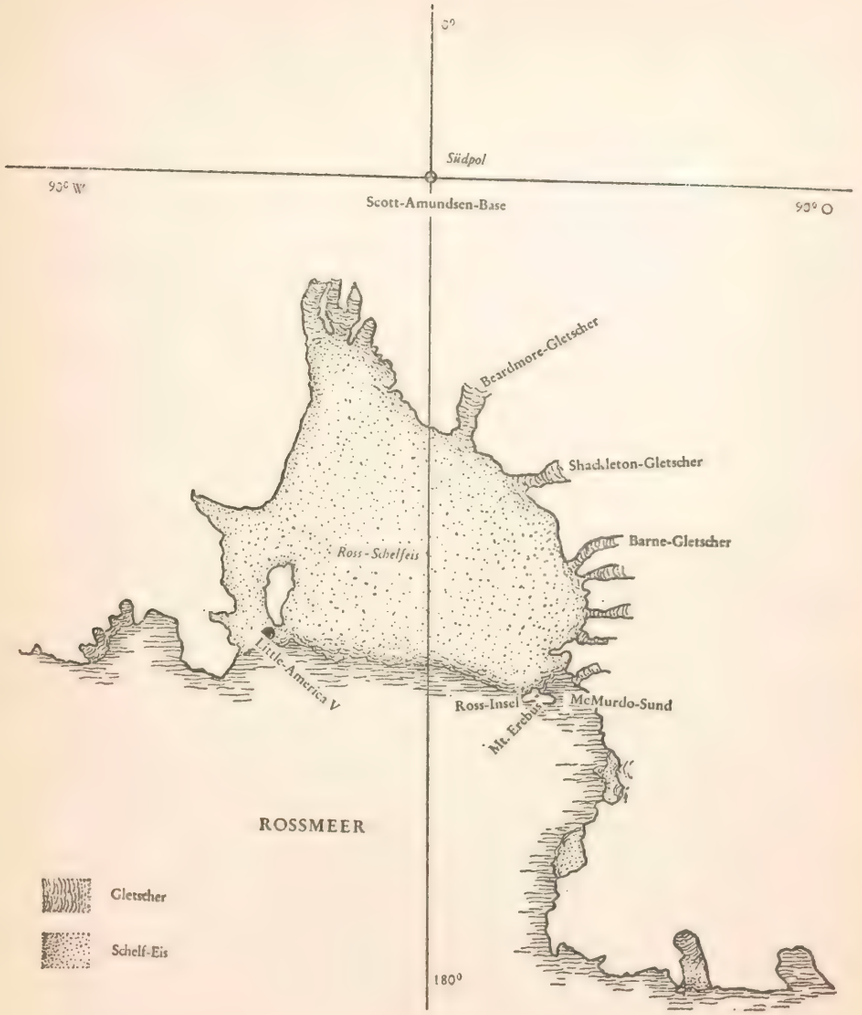
Aagard, B., Antarktis 1502 – 1944 – Oslo 1944
Australian National Antarctic Research Expedition – Melbourne 1950/54
Bingham, E., A Greehouse in the Antarctic – 1952
British-Australian-New Zealand Antarctic Expedition 1929/31 – Adelaide 1940
British (Terra Nova) Antarctic Expedition – London/Calcutta 1912/23
Byrd, Richard E., Mit Flugzeug, Schlitten und Schlepper zum sechsten Erdteil 1933/35 – Leipzig 1936
Byrd, Richard E., Little America – New York und London 1930
Byrd, Richard E., Flieger über dem sechsten Erdteil 1928/30 – Leipzig 1931

Byrd, Richard E., Alone – London 1938
Byrd, Richard E., Our Navy Explores Antarctica – Washington 1947
Cherry Garrard, The Worst Journey in the World – London 1922
Christensen, L., My Last Expedition to the Antarctic – Oslo 1938
Christie, H. W. Hunter, The Antarctic Problem – London 1951
Court, A., Antarctic Atmospheric Circulation – Boston 1952
Debenham, F., The Problems of the Great Ross Barrier – 1949
Department of Interior, The Geographical Names of Antarctica – Washington 1947
Drygalski v., E., Die Antarktis und ihre Vereisung – München 1919
Drygalski v., E., Das Eis der Antarktis und der subantarktischen Meere – Berlin 1921
Drygalski v., E., Antarktis – Potsdam 1931
Drygalski v., E., Antarktische Küsten – Gotha 1938
Dubard, P., Le „Charcot" et la Terre Adélie – Paris 1951
Ellsworth, L., My Flight Across Antarctica – 1937
Ellsworth, L., My Four Antarctic Expeditions – 1939
English, R., Preliminary Account of the US Antarctic-Expedition 1939/41 – 1941
Evans, E., South With Scott – London 1924
Filchner, Wilhelm, Zum sechsten Erdteil – Berlin 1922
Forstinger, R., Die Eisverhältnisse der Südpolargebiete – 1936
Fuchs, Dr. Vivian, Explorations in British Antarctica – 1951
Gain, L., Le monde vivant dans l'Antarctique – 1928
Garcia, L., Base Militar O'Higgins – Santiago 1948
Garcia, L., Expedicion a la Antartida 1947 – Santiago 1948
Gazert, H., Gesundheitsbericht der Deutschen Südpolar-Expedition 1901/03
Giaever, J., The White Desert – London 1954
Harang, L., Das Polarlicht und die Probleme der höchsten Atmosphärenschichten – Leipzig 1940
Hayes, J. G., Antarctica – London 1928
Henry, T. R., The White Continent – New York 1950
Herrmann, Ernst, Deutsche Forscher im Südpolarmeer – Berlin 1940
Hess, A., Kurzwellenausbreitung über Polargebieten – 1949
Hobbs, W. H., The Discoveries of Antarctica within the American Sector – Philadelphia 1939
Houben, H. H., Sturm auf den Südpol – Berlin 1934
Hurley, Frank, Shackleton's Argonauts – Sidney/London 1948
Karelin, D. B., Antarktis – Moskau 1949
Kosack, Hans-Peter, Die Antarktis – Heidelberg 1954
Kosack, Hans-Peter, Die nutzbaren Lagerstätten in der Antarktis – Glückauf 1954
Laeseron, Carles F., South With Mawson – Sydney 1947
Liljequist, G., Den Norsk-Britisk-Svenska Antarktisekspeditionen 1949/52
Liotard, A., Expédition en Terre Adélie 1949/51 – Paris 1952
Loewe, W., Beiträge zur Kenntnis der Antarktis – 1954
Mawson, Sir Douglas, The Antarctica Cruise of the „Discovery" – 1930
Meinardus, W., Über den Wasserhaushalt der Antarktis – Berlin 1938
Meinardus, W., Klimakunde der Antarktis – Berlin 1938

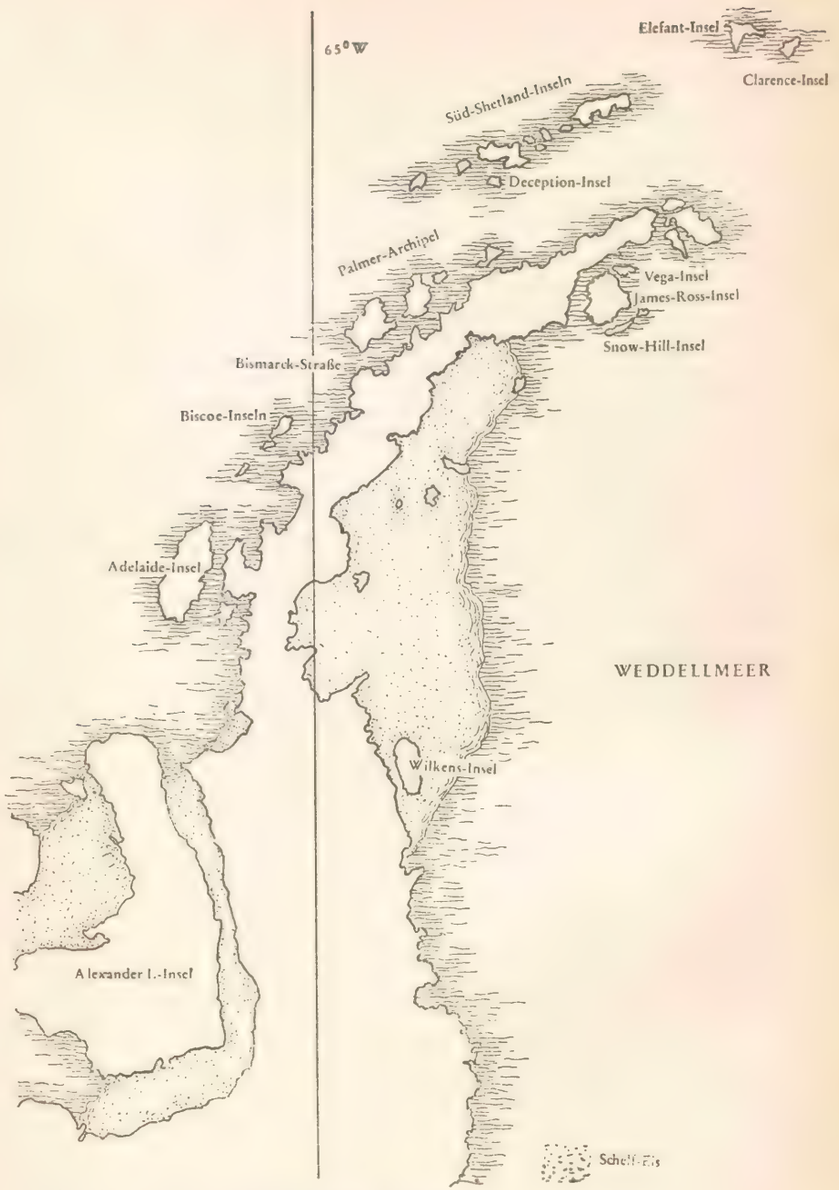
Nordenskjöld, Otto, Nord- und Südpolarländer – Leipzig/Wien 1925
Peters, N., Der neue deutsche Walfang – Hamburg 1938
Riggi, A., La Antartida Argentina, su geografia y su geologia – Buenos Aires 1950
Riiser-Larsen, H., The Norvegia Antarctic Expedition – 1930
Ritscher, Alfred, Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 – Leipzig 1942
Ronne, Finn, Antarctic Conquest – New York 1949
Schütte, Karl, Die Weltraumfahrt hat begonnen – Freiburg 1958
Schwerdtfeger, W., Meteorologia Antarctica – 1951
Shackleton, E. H., South – London 1919
Simpson, F., The Antarctic To-day – Wellington 1952
Siple, Paul A., A Boy Scout with Byrd – New York 1931
Siple, Paul A., Mit Byrd zum Südpol – Zürich 1931
Smedal, G., Acquisition of Sovereignty over Polar Areas – Oslo 1931
Taylor, G., Antarctica – Leipzig 1940
Wild, F., Shackleton's Last Voyage – London 1923
Wilkins, H., The Wilkins-Hearst Antarctic-Expedition – 1929
Wilkins, H., Further Antarctic Explorations – 1930
Wordie, J., Shackleton Antarctic Expedition 1914/17 – Edinbourgh 1921
Zavatti, S., Saggio di Bibliografia Polare – Rom 1952
Zimmermann, M., Régions polaires australes – Paris 1930


SÜDAMERIKA
Feuerland
Äußerste Treibeisgrenze
Südgeorgien
ATLANTISCHER OZEAN
STILLER OZEAN
WEDDELMEER
ROSSMEER
Mary-Byrd-Land
Filchner Schelfeis
Neu-Schwabenland
Queen-Maud-Land
Südlicher Polarkreis
Südpol
Ross-Schelfeis
Viktoria-Land
ANTARKTIS
Wilkes-Land
Adélie-Land
Kaiser-Wilhelm II.-Land
Neuseeland
Tasmanien
Melbourne
AUSTRALIEN
INDISCHER OZEAN
Kapstadt
AFRIKA
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
10
20
30
40
50
60
70
80
85

ANTARKTIKA *Stationen des Internationalen Geophysikalischen Jahres IGJ 1958/59*



ROSS-SCHELF-EIS



GRAHAM-(PALMER-)LAND

WORTERLÄUTERUNGEN

Bidlingmaierscher Doppelkompaß: Es ist ein Instrument, das nur der Wissenschaftler braucht. Er dient zur Bestimmung der Stärke des Erdmagnetismus und nicht der Nautik oder dem Seemann.

Eiskappe: Dasselbe wie Inlandeis. Ein anderer Ausdruck dafür besonders verwendet im anglo-amerikanischen Sprachgebrauch.

Erdmagnetismus und Gauss'sche Theorie sowie Magnetpol: Die Erde als Ganzes betrachtet, ist ein Magnet. Wie jeder Magnet besitzt auch sie einen magnetischen Nord- und Südpol. Die magnetische Achse hat aber nichts mit der Erddrehung zu tun, sie fällt also nicht mit der Erdachse zusammen. Infolgedessen liegen die Magnetpole der Erde an einer anderen Stelle als die geographischen Pole. Der magnetische Nordpol liegt auf der Halbinsel Boothia Felix, der magnetische Südpol in Adélie-Land etwa 500 km von der Küste entfernt. Der erste wurde von James Ross gefunden, der letztere von Mawson und Prof. David.

Bringe ich einen zweiten Magneten – z. B. die Kompaßnadel eines Schiffes – in den Bereich des Erdmagnetismus, so ziehen sich die Pole gegenseitig an, d. h. das eine Ende der Kompaßnadel zeigt nach dem magnetischen Norden, das andere nach dem magnetischen Süden.

Der Kompaß ist also das wichtigste Instrument für den Seefahrer, da er der einzige Wegweiser ist.

Gauss hat nun durch seine genauen Berechnungen (erdmagnetische Theorie) die Richtung der Kompaßnadel an jedem Punkt der Erde angegeben. Die Schiffe wußten fortan ganz genau, welchen Kurs sie zu nehmen hatten.

Sextant: Zur Ortsbestimmung auf hoher See oder endloser Schneefläche braucht man die Höhe der Sonne oder eines Sternes. Daraus kann man dann die geographische Länge und Breite berechnen, auf der man sich befindet. Ein Sextant ist ein leichtes Winkelmeßgerät, das man in der Hand halten kann. Wegen seines geringen Gewichts besonders auf Expeditionen verwandt, weil bequem mitzunehmen.

Schelfeis: Der antarktische Kontinent ist mit einer viele Hunderte von Metern dicken Inlandeisschicht bedeckt. Es rutscht langsam 500–1000 m pro Jahr nach allen Seiten herunter bis ins Meer. Der Kontinent selbst hat die Form eines Schildkrötenrückens. Da Eis leichter ist als Wasser, schwimmt das abgeflossene Eis dort auf und bildet die sogenannten Schelfeiszungen, die manchmal hunderte von Kilometern lang werden können. Das Ross- und das Filchner-Schelfeis nehmen eine Sonderstellung ein, da beide von so ungeheurer Ausdehnung sind. Sie werden auch Barre oder Barriere genannt, da sie die Schiffahrt blockieren.

Südpolforschung: Bei einer Südpolexpedition benötigen die Teilnehmer fast immer neben der Ausrüstung fürs Polargebiet noch eine zusätzliche für die Tropen, da die meisten Schiffe von der Nordhalbkugel starten. Die Fahrt durch die Tropen erweist

sich für die Schlittenhunde als sehr schwierig, viele gehen dabei ein. Für die Lebensmittel müssen Kühlvorrichtungen vorhanden sein, das gilt besonders für die Polarverpflegung, die speziell für tiefste Temperaturen vorbereitet wurde.

Weasel und Schneekatzen: Beides sind Raupenfahrzeuge. Das Weasel ist kleiner und hat zwei Raupen, offen oder geschlossen als Limousine. Eine Schneekatze hat die Form eines größeren LKWs. An Stelle der vier Räder des LKW sind jeweils Raupenketten angebracht. Diese vier einzelnen Raupen sind jede für sich angetrieben und nach Höhe und Seite schwenkbar, besitzen daher eine ausgezeichnete Geländefähigkeit, sind aber nachteilig beim Spaltenüberqueren.

Dr. V. Fuchs berichtete nach seiner Durchquerung Antarktikas, daß man vielfach den Hundeschlitten den Vorzug vor den Motorfahrzeugen geben müsse.

Das Gegenstück zu diesem Buch über die Antarktis ist

MAX GROTEWAHL

DIE EROBERUNG DES NORDPOLS

Die Geschichte der Männer, die hinauszogen ins ewige Eis, den Nordpol zu entdecken.

2. Auflage, 192 Seiten mit vielen Zeichnungen, Halbleinen.

Mit Abenteuerbedürfnis und Eroberungslust allein ist der Geist nicht zu erklären, der immer wieder unerschrockene Männer ins ewige Eis und dem Drehpunkt der Erde entgegentrieb, Männer wie Nansen, Amundsen, Cook, Andrée und andere.

War es in früherer Zeit hauptsächlich die Frage nach dem kürzesten Weg zu den überseeischen Besitzungen des europäischen Kontinents, die Seefahrer und Expeditionen in den Nebel des Ungewissen aufbrechen und unbeschreibliche Strapazen auf sich nehmen ließ, so rückten später mehr und mehr politische und wirtschaftliche Gründe mit in den Vordergrund.

Alle diese Gesichtspunkte beleuchtet Dr. Max Grotewahl in diesem Buch, das in einer Folge lebendiger, in ihrer Sachlichkeit geradezu spannender Artikel einen Überblick über die verschiedenen Polarexpeditionen vermittelt. Der Verfasser schildert das unaufhaltsame Vordringen der Menschheit bis zum nördlichsten Punkt der Erde als einen dramatischen Kampf des denkenden Menschen gegen die gedankenlose, oft bis an die Grenze des Erträglichen grausame Natur.

Durch Tagebuchauszüge, eine Karte, graphische Illustrationen und eine übersichtliche Zeittafel, nicht zuletzt jedoch durch das Schlußkapitel, das die wirtschaftliche Zukunft und die neuzeitliche Entwicklung der Arktis aufzeigt, gewinnt das Buch an unmittelbarer Aktualität: Es ist eine erregende Lektüre.

Schlesw.-Holstein. Volkszeitung, Kiel

ROBERT BARDTENSCHLAGER VERLAG
REUTLINGEN

Bücher, die die Vergangenheit lebendig werden lassen!

PETER BERGEN

JAHRTAUSENDE WERDEN LEBENDIG

208 Seiten, 20 Zeichnungen, 1 Landkarte
Großformat, Halbleinen

Der Leser wird dieses Buch mit großem Gewinn aus der Hand legen, denn er hat — wie es in einer Besprechung heißt — spannungsgeladene Stunden hinter sich und er hat zugleich sein Wissen bereichert, er hat die großen Gesetze allen Weltgeschehens zum Vergleich mit heute vor Augen gerückt bekommen.

Die Geschichte der Mittelmeerländer und Kleinasiens im Altertum werden mit einer umfassenden Kenntnis und vorbildlichem Einfühlungsvermögen in die Menschen längst vergangener Zeiten geschildert. In realistischen Tatsachenschilderungen erstehen vor uns die Lebensschicksale einzelner großer Persönlichkeiten und ihrer Zeit: Der Pharao und Imhotep, Hammurabi, Nofretete, David und Saul, Darius, die Schlacht bei Salamis, Alexander der Große, Hannibal, Cäsar, die Varus-Schlacht. Dabei sind die Geschichten im einzelnen eregend und voll dramatischer Kraft. Hier ist ein Weg beschritten, der den mitunter etwas trockenen geschichtlichen Stoff mit echtem Leben füllen kann.

ROBERT BARDTENSCHLAGER VERLAG
REUTLINGEN

Die Lebensschicksale der großen Vorbilder

FRANZ LUDWIG NEHER

BLICK INS UNSICHTBARE

192 Seiten, 10 Zeichnungen, Halbleinen

Es muß schon als große Kunst gewertet werden, einen so schwierigen Stoff wie die Entdeckung der Röntgenstrahlen in eine Form zu gießen, die anreizt zur Bewunderung der Persönlichkeit des Forschers und zugleich Verständnis für die ungeheure Leistung weckt. Trotz der eingestreuten notwendigen physikalischen Darlegungen, die durch Zeichnungen unterstützt werden, gelingt es dem Verfasser, eine Spannung zu erzeugen, wie sie ein solches Buch, das sich an weite Leserkreise wendet, nun einmal verlangt. Das Lebensbild Röntgens, das wir uns nicht besser wünschen könnten, beschränkt sich nicht auf die Schilderungen des Lebenslaufs und des Lebenswerks, sondern rollt darüber hinaus ein farbiges Zeitbild auf. Die Gegenwart mit der Atomforschung wächst aus der Schilderung der Vergangenheit auf mit Ausblicken in die Zukunft!

WERNER SIEBOLD

DIE GEBÄNDIGTEN PS

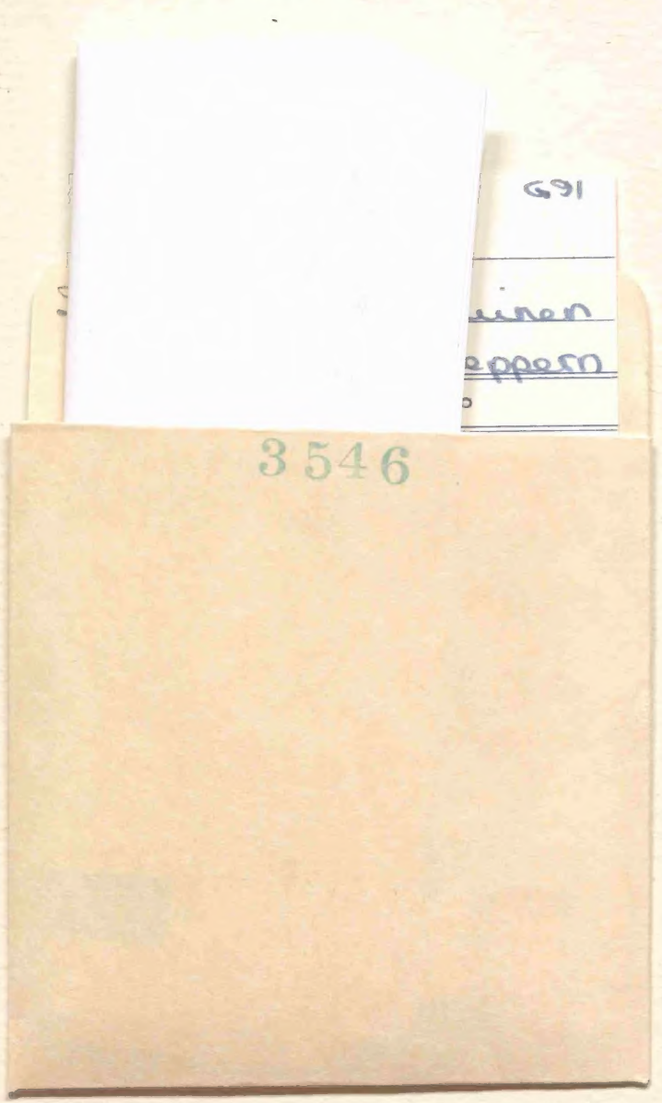
Vom Dampfroß zum Rennauto

192 Seiten, 22 Zeichnungen, Halbleinen

In einer fortlaufenden Handlung wird in dieser Erzählung gezeigt, wie sich aus den primitiven Anfängen eines Dampfwagens vor 150 Jahren die moderne Eisenbahn entwickelt und wie später die genialen Erfinder, Benz, Daimler usw. aus ersten Versuchen heraus die Revolutionierung des Verkehrs durch das Auto eingeleitet haben. Die epochemachenden Ereignisse werden in einer Handlung voll großer Spannung dargelegt, in der die bekannten Persönlichkeiten lebendig auftreten. Ein Buch wie dieses vermittelt den Eindruck echter Leidenschaft, wie sie das Leben großer Pioniere bestimmt, und ist in seiner mitreißenden Kraft hoch über vieles zu setzen, was heute an Lesestoff gedruckt wird. Die Arbeit gehört zu den flüssigsten und umfassendsten Darstellungen dieser Art und zeigt eine bestechende Erzählungsgabe! So schrieb die Presseabteilung eines großen Autowerks über dieses Buch.

ROBERT BARDTENSCHLAGER VERLAG
REUTLINGEN

GALLAGHER-LIBRARY
UNIVERSITY OF CALGARY
CALGARY, ALBERTA
CANADA T2N 1N4



00010458375